7.º RELATORIO

APRESENTADO PELA DIRECTORIA AOS

ACCIONISTAS DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

EM 3 DE FEVEREIRO DE 1859

Srs. Accionistas.

A directoria comparece perante vós, na fórma dos estatutos, para dar conta da sua gestão no semestre de Julho a Dezembro do anno proximo passado.

§ *1.º Escripturação e contabilidade.*

O estado financeiro da companhia consta dos balanços adiante juntos. O emprestimo de 2,800:000$000 á provincia do Rio de Janeiro foi feito com o consentimento do governo imperial a juro de 2 % menos que a taxa do desconto do Banco do Brazil, nunca excedendo de 7 %.

A passagem dos fundos do emprestimo de Inglaterra para o Brazil ao cambio de 26 d. por 1$ produzio um lucro em relação ao cambio par (27) de 487:179$487.

Este lucro, porém, não é liquido, porque tem de fazer face a algumas differenças contra a companhia.

Assim, a operação foi calculada de modo que os 7 % garantidos pelo thesouro a esta parte do capital seja sufficiente para juro e amortização, sem prejuizo dos dividendos; contou-se, pois, com 7 % do valor real desde as datas das entradas, que é a obrigação do estado; essa quantia se referio ao valor nominal das apolices para se calcular o que se póde destinar á amortização depois de pagos os juros. Acontece porém que, sendo o emprestimo levantado em quatro prestações, no 1º de Junho, 1º de Agosto, 1º de Outubro e 1º de Dezembro, contrahio-se a obrigação de pagar a dotação desde a primeira data, devendo haver assim no serviço do primeiro semestre um deficit de 148:182$650, que, com autorisação do governo imperial foi deduzido do lucro já mencionado. Este deficit não póde reproduzir-se nos semestres futuros, mas podem darse outras differenças, a que deva aquelle lucro fazer face, e o saldo final será equiparado a premios de acções na fórma do contracto.

Não tendo a companhia interferencia na direcção do serviço do emprestimo e da amortização conforme o art. 5º das condições ajustadas entre o governo imperial e a companhia, não póde a directoria apresentar outra demonstração a respeito da amortização que deve ter sido feita no semestre do 1º de Junho a 1º de Dezembro proximo passado, senão a que fez em seu escriptorio para reconhecer o deficit referido, reservando-se para exhibir a operação mais completa na seguinte reunião desta assembléa.

Demonstração dos juros garantidos pelo governo imperial de 7 % do capital realizado pelo emprestimo de Londres, correspondentes ao semestre de Ju-

lho a Dezembro, e do serviço do mesmo emprestimo em Londres no 1° semestre do 1° de Junho ao 1° de Dezembro, a saber:

Datas das entradas	Capital realizado	Vencimento	Juros par. 7 p. c
1ª prestação em 1 de Junho	3,166:666$666,5	213 dias	129:356$164
2ª dita em 1 de Agosto	3,166:666$666,5	152 dias	92:310$502
3ª dita em 1 de Outubro	3,166:666$666,5	91 dias	55:264$840
4ª dita em 1 de Dezembro	3,166:666$666,5	30 dias	18:219$177
	12,666:666$666		295:120$683

Serviço do Emprestimo

Capital nominal £ 1526.100		
Juros de seis mezes a 4 ½ % ao anno do 1° de Junho ao 1° de Dezembro	£ 34.346.5.0	
Comissão de 1 %	343.9.3	
	34.689.14.3	
Amortização	£ 15.185.5.9	
	£ 49.875.0.0	
ao cambio de 27 d. por 1$000		443:333$333
Deficit neste semestre		148:182$650

S. E. O. Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1858. — José Torquato de Faria, guarda-livros da companhia.

ESCRIPTORIO CENTRAL

O escriptorio da companhia está em ordem, a escripturação em dia e limpa, o que podeis examinar.

ESCRIPTORIO DAS ESTAÇÕES

A escripturação vai sendo melhorada em alguns delles, em outros vai bem.

ACCIONISTAS

Era seu numero na installação da companhia 2,360, no 1° semestre seguinte 1.701, no 2° 1.263, no 3° 1,118, no 4° 1,082, no 5° 842, e no proximo findo 803.

§ 2.° — *Trafego, serviço nas estações, composição e movimento dos trens, etc.*

Trafego. — O augmento progressivo do trafego veio justificar as fundadas esperanças do grandioso futuro que incontestavelmente está reservado á Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Com effeito, se todos os calculos e previsões ficarão áquem da realidade, attenta a receita sempre crescente que se obteve, apenas aberto o transito nas 30 milhas percorridas até Queimados, mais inesperados forão sem duvida os resultados que se principiárão a colher desde a abertura regular do resto da linha até Belém, que teve lugar no dia 8 de Novembro.

Infelizmente, uma desintelligencia assás desagradavel com o agente do emprezario nesta côrte demorou por alguns dias o gozo publico das vantagens dessa commodidade, prejudicando assim os interesses da companhia.

Caberia aqui relatar-vos os incidentes desse acontecimento se não fossem elles cabalmente conhecidos, e não estivesseis por isso habilitados a formar o vosso juizo a semelhante respeito.

Cumpre-nos, porém, consignar um voto de reconhecimento ao apoio que a directoria encontrou por essa occasião, quer da parte do governo imperial, quer da opinião publica, que manifestando-se, fez-lhe a devida justiça.

Apenas ampliado o trafego até Belém, tivemos de lutar com grandes embaraços provenientes da falta do necessario material para satisfazer a grande concurrencia das cargas; e comquanto se tivesse previsto essa necessidade, encommendando-se com antecipação cem wagões para diversos misteres, ultrapassou todavia a nossa expectativa.

Na falta da respectiva estação, que ainda não foi entregue, deliberou-se a principio dar transito unicamente ao trem de passageiros; mas sendo forçoso satisfazer ás justas exigencias dos inumeros contribuintes da estrada de ferro, ampliou-se essa deliberação, fazendo-se tambem comprehender o trem de cargas, e para esse fim construio-se em Belém um edificio, onde provisoriamente se abrigassem os volumes conduzidos.

A má accommodação, porém, que esse edificio offerecia, e a insufficiencia do numero de wagões que ora possuimos, occasionárão alguns embaraços que não vos são estranhos.

Entretanto, apezar, de todas as contrariedades inherentes a este serviço, forão assás lisongeiros os resultados obtidos, como se conhece pela estatistica que encontrareis junto a este.

Todavia, convem observar, que esses resultados forão devidos em grande parte á reforma da tarifa, autorisada pela portaria de 27 de Outubro de 1858, como vereis pelo appendice n. 2; e especialmente ás alterações feitas a respeito dos passageiros da 3ª classe, que produzirão nessa verba um augmento de renda superior a 50 %.

Teriamos, pois, de apreciar hoje os mais proficuos resultados, se, infelizmente, as chuvas que soffremos desde Novembro não occasionassem estragos consideraveis em quasi toda a estrada, e principalmente desde a Cascadura até Belém.

Estes inconvenientes não forão a principio muito sensiveis, por isso que derão tempo a serem removidos pela actividade que se desenvolveu no serviço da reparação; e comquanto já em Novembro o leito da estrada soffresse bastante, não só no seu lastro, como tambem nos declives do aterro, mandou-se reparar com toda a promptidão; e havendo-se reclamado do agente do emprezario a reconstrucção de um boeiro, duas milhas acima da Cascadura, foi essa obra promptamente executada.

No mez de Dezembro, porém, que principiára sob os melhores auspicios, soffreu o trafego a sua primeira interrupção em consequencia da representação que á directoria fez o engenheiro-fiscal do governo sobre o estado pouco seguro da ponte do rio dos Caramujos. Posto que o inspector geral do trafego entendesse que o serviço podia continuar emquanto a ponte não apresentasse

maiores estragos, a directoria, attendendo ás graves ponderações daquelle engenheiro, determinou a suspensão do trafego através da referida ponte, e fez avisar ao agente do emprezario, afim de proceder aos necessarios reparos.

Entretanto, cumprindo attenuar quanto fosse possivel os embaraços e incommodos que devião resultar para o publico, limitou-se a interrupção ao trem de cargas sómente, e estabeleceu-se a baldeação para a conducção de passageiros, adoptando-se o expediente de fazer partir os trens das duas extremidades da estrada, a encontrar-se na ponte, onde se operava a mudança dos passageiros e bagagens.

Pesado e dispendioso era por certo este serviço, cujo desempenho exigia o emprego de duas locomotivas e dous trens para fazer uma só viagem. Além disto, o tempo que consumia a baldeação de um para outro trem, occasionando grande demora, retardava a sua chegada á côrte. Este facto suscitou algumas queixas dos passageiros residentes nos arrabaldes; e a mudança das horas do dia 15 de Dezembro em diante foi injustamente classificada como proveniente de irregularidade no serviço.

A passo que este descontentamento progredia, vierão as grandes chuvas produzir os perniciosos effeitos que ainda hoje experimentamos. Lutando constantemente com esse contra-tempo, diversas vezes conseguio-se restabelecer o trafego; mas era isso apenas transitorio, porque logo depois a continuação das aguas pluviaes, augmentando os estragos, forçava a interrompê-lo novamente.

Estas difficuldades crescerão progressivamente, até que no dia 25 acharão-se completamente destruidos os reparos que se havião feito, accrescendo muitos outros estragos em toda a extensão da linha entre Cascadura e Belém. Procedeu-se desde logo aos trabalhos de reparação com toda a actividade possivel; e comquanto ainda por duas vezes, durante os primeiros dias de Janeiro, se restabelecesse e interrompesse o trafego, esse mesmo facto prova a dedicação com que se procurou remover os graves inconvenientes que de tal estado resultavão para o publico e para a companhia.

Felizmente, a acção benefica produzida pela mudança do tempo, auxiliando os esforços constantes da reparação, permittio o restabelecimento do trafego até Queimados desde o dia 8 do corrente.

Junto encontrareis o relatorio que a este respeito dirigio o inspector-geral á directoria, e por elle vereis que para garantir no futuro semelhantes occurrencias é indispensavel elevar-se o leito da estrada em grandes extensões, e construir maior numero de boeiros que facilitem o esgoto sufficientemente.

A directoria, havendo reclamado do agente do emprezario a prompta reparação de taes estragos, obteve em resposta que elle se achava em correspondencia com o governo imperial; e pelo aviso do ministerio do imperio de 10 do corrente soube-se que aquelle agente ia proceder aos necessarios reparos, e de facto está trabalhando entre Queimados e Belém.

Estando no dominio do publico a correspondencia trocada á tal respeito, inutil é reproduzi-la.

Segurança do material, dos passageiros e do publico. — E' fóra de duvida que na parte relativa á segurança dos passageiros e do publico poucas estradas de ferro podem, como a nossa, fazer um retrospecto tão lisongeiro sobre o 1º semestre do seu trabalho regular. E' portanto summamente lisongeiro annunciar-vos que até hoje não temos a lamentar nenhum desastre ou accidente dos que commummente acompanhão os primeiros ensaios de uma via ferrea, especialmente em paizes onde esse genero de locomoção é uma novidade para

a maior parte da população, e onde por conseguinte não é possivel encontrar-se um pessoal amestrado ao incansavel cuidado que exige o seu serviço.

Todavia não é nossa intenção desconhecer as lacunas que ainda existem nos diversos ramos do serviço, e que esforçamo-nos em satisfazer, procurando os conselhos da experiencia e dos profissionaes. Assim, por exemplo, o serviço das cargas deixa ainda muito a desejar para que possa attingir a perfeição que o publico tem o direito de esperar, e que os proprios interesses da companhia exigem.

Muitas, porém, são as causas dos embaraços com que lutamos. A necessidade de systhematisar e regularisar o serviço; a insufficiencia dos wagões para cargas, a falta de armazens apropriados para seu deposito, pessoal e pratica, taes são, entre outras, as principaes razões que, a despeito da boa vontade da directoria, tem dado lugar a algumas queixas neste ramo do serviço.

Entretanto procurámos quanto possivel remover taes difficuldades. Neste intuito já determinárão-se diversas modificações ao systema adoptado no expediente das cargas, e d'entre ellas esperamos proficuos resultados da especificação dos volumes nos manifestos com a designação dos carros separadamente, e não como se praticava, consignando promiscuamente as differentes cargas que conduzia o trem. Esta medida, facilitando a conferencia, evitará em grande parte os inconvenientes experimentados.

Mandou-se vir da Europa maior numero de wagons para augmentar o já existente, e assim fazer face ás necessidades crescentes do trafego, os quaes devem chegar a esta côrte no proximo mez de Fevereiro; e como medida provisoria destinárão-se os wagons de gado e animaes para o transporte de café, attendendo a que até hoje não se tem apresentado esse genero de carga, e que por isso talvez só delles se precise depois da conclusão da 2ª secção, sendo provisoriamente aproveitados por esse modo.

Deliberou-se construir um grande armazem na estação central, que tem o duplo fim de servir para deposito ás cargas, e abrigar convenientemente o respectivo material rodante. Esta obra já presta grande serviço, e brevemente estará concluida.

Procura-se finalmente melhorar o pessoal, habilitando-o com instrucções apropriadas, e que diariamente se modificão pela pratica e experiencia.

Devemos esperar, portanto, que estas e outras medidas, auxiliadas pelos constantes esforços da directoria, consiguirão melhorar progressivamente este importante serviço.

Posto que o nosso material rodante offereça a maior segurança possivel, todavia, dependendo a estabilidade desse estado da sua conservação, é este um dos pontos que mais séria attenção deve merecer em todas as empresas de identica natureza á de que nos occupamos, porque della principalmente depende, não só a segurança da propriedade, mas da vida dos viajantes e do publico.

A directoria, pois, tem-se esforçado em procurar a boa conservação dos dous elementos constitutivos de toda a estrada de ferro: a via permanente, e o trem rodante, e nos paragraphos respectivos encontrareis noticias detalhadas sobre estes ramos de serviço.

Comquanto a via permanente ache-se reparada até Queimados, continuão ainda os trabalhos no intuito de solidifica-la mais convenientemente.

D'entre os inconvenientes que se tem encontrado para a boa segurança sobresahe a introducção de animaes no leito da estrada, cujo menor damno é o de obstar a marcha regular dos trens. Este facto, sendo em grande parte devi-

do ao abuso, e tambem facilitado pela má construcção das cercas, que exigem grande e constante trabalho para sua conservação. A esse serviço destinou-se exclusivamente uma turma de trabalhadores, que não só se occupa em concertar as cercas existentes, como em plantar cercas vivas, as quaes garantem maior vantagem á segurança, e á economia da conservação.

Torna-se por demais sensivel a falta de officinas de reparação que nos emancipem das contingencias a que estamos expostos, sujeitando quasi todas as obras das machinas a pessoas estranhas á companhia; e posto que as officinas dos Srs. Miers, das quaes nos temos utilisado, tenhão servido com zelo e dedicação, é evidente que urge montar-se officinas proprias. Para isso já se tem dado diversas providencias, mandando engajar na Europa o pessoal necessario, e encommendando os machinismos, materiaes e instrumentos convenientes. Grande parte destas encommendas são esperadas brevemente.

Composição e movimento dos trens. — Quanto ao movimento dos trens, tem-se procurado manter a maior regularidade, e não é possivel desconhecer-se o feliz exito que se tem obtido, por isso que até hoje só por ocurrencias extraordinarias se tem faltado á pontualidade que constantemente se observa. Nem é possivel prever e evitar-se desde o começo todas as contingencias a que está sujeito um serviço tão complicado; e certamente temos o direito de contar com a benevolencia e auxilio do publico para remover as faltas que ainda se derem em um trabalho desconhecido entre nós.

Alterárão-se, como sabeis, as horas de partida, estabelecendo-se duas viagens diarias da côrte a Belém, e vice-versa, sendo um dos trens de passageiros sómente, e o outro mixto, além dos trens de cargas que forem exigidos pelas necessidades do serviço. Esta regra, porém, acha-se interrompida provisoriamente até concluirem-se os reparos de Queimados a Belém mantendo-se por emquanto uma viagem diaria ás 6 horas da manhã para Queimados, e outra ás 3 e 20 minutos da tarde até a estação da Cascadura, afim de satisfazer ao justo reclamo dos moradores dos suburbios da côrte que já se achavão no gozo dessa commodidade. Além destes, são expedidos regularmente outros trens de cargas.

Serviço da linha e das estações. — O estado deste serviço não é ainda satisfactorio, mas continúa a obter os melhoramentos que a experiencia tem aconselhado.

Poucas mudanças houverão no pessoal da companhia, como se vê da tabella unida a este sob o n. 3, d'entre as quaes cumpe-nos especialisar pela sua importancia as demissões do engenheiro em chefe da companhia, e do inspector-geral do trafego, em 22 do corrente, resolvendo-se encarregar interinamente do primeiro destes cargos ao seu 1° ajudante, o Sr. major A. Ellisson Junior, e do segundo ao Sr. capitão Horacio da Gama Moret.

Quanto ao augmento do pessoal, apenas se creárão dous lugares secundarios na estação da côrte para attender-se ás exigencias do serviço.

Entretanto, havendo-se reconhecido praticamente a necessidade de serem escolhidos os empregados por meio de concurso, assim o resolveu a directoria; e d'ora avante deveráõ todos os pretendentes sujeitarem-se ao exame prévio das suas habilitações, sendo preferidos conforme o merecimento das suas provas.

A interrupção do trafego, a par dos prejuizos a ella inherentes, trouxe tambem graves embaraços não só á distribuição e entrega das cargas, como á sua boa conservação. Innumeras reclamações se apresentárão, e a directoria procura aprecia-las devidamente; não podendo por certo responsabilisar-se a

companhia pelas avarias causadas aos generos de facil deterioração em consequencia da força maior que obrigou a interrupção do serviço.

A equidade e a boa vontade dos nossos freguezes têm facilitado essa tarefa, contribuindo quanto lhes é possivel para suavisa-la.

§ *3.º — Conservação e reparos da linha e obras novas.*

A conservação e reparos da linha, Srs. accionistas, tomárão vulto e crescêrão em importancia desde que as chuvas torrenciaes do verão começárão a cahir e a produzir os estragos que soem ser sua consequencia e resultados.

Contou sempre, Srs. accionistas, a directoria com este formidavel elemento de destruição, e maior ou menor ruina dos taludes, aterros, pontes e mais obras da estrada, tanto que em seu relatorio ultimo vos dirigia ella as seguintes palavras. "Não vos deve sorprender nem alegrar o estado satisfactorio da "estrada, porque da acção dos tres elementos diversos, que constituem as tres "differentes causas do estrago e deterioração de uma via ferrea, tem por ora "a nossa estado quasi inteiramente isenta". E tendo mencionado o trafego e o tempo, que constituem dous elementos de destruição de qualquer estrada de ferro, referindo-se ás vicissitudes atmosphericas, escrevia a directoria o seguinte. "As causas atmosphericas, das quaes as chuvas copiosas do verão são "as mais, senão as unicas destruidoras, só actuão por conseguinte entre nós "com a maior intensidade em um periodo de tempo que não abrange seguran-"ça aquelle durante o qual a estrada tem estado sob nossa administração."

De facto, de Março a Julho o tempo manteve-se regular e firme, e as aguas que sobrevierão estavão longe de ter assumido o caracter de que costumão revestir-se nos mezes, em que o verão reina, e com elle as trovoadas e as tormentas, que as acompanhão.

Todavia, longe estava dos calculos da directoria o prever a vehemencia e arrojo com que durante o mez de Dezembro se manifestárão as chuvas, causando graves estragos não só á nossa via ferrea, como ainda a todas as mais estradas da provincia, onde os prejuizos têm sido immensos, e graves os damnos causados já pelas torrentes pluviaes, já pelas cheias dos rios. A má construcção da ponte dos Caramujos deu lugar a que as chuvas occorridas em fins de Novembro abalassem uma de suas cabeças que abatêra, facto este que, como mais adiante se vos dirá, trouxe a necessidade da interrupção do trafego de cargas entre Belém e as mais estações da linha.

Posteriormente interrompeu-se ainda por 48 horas o transito entre Cascadura e o resto da linha, por isso que o trem de passageiros, que no dia 16 de Dezembro seguia da côrte para Belém, chegando á Cachoeira distante cerca de ¾ de legua de Maxambomba, encontrára os trilhos suspensos (tendo o lastro sido carregado pelas aguas que ainda occupavão parte do leito da via, e cobrião os trilhos em alguma extensão) e os aterros das cabeças de dous grandes boeiros levados pelas chuvas; tendo havido além destes estragos o esbroamento de uma das paredes da cabeça de uma ponte sita ao pé de Maxambomba.

Tinha sido causa concumittante destas desagradaveis occurrencias a forte tormenta que na vespera desabára. Regressou conseguintemente o trem á estação da côrte; e, dadas as providencias, installou-se o serviço dos reparos com a conveniente energia, e no dia 18 estava a linha desempedida, e restabelecido o transito sobre ella.

A ponte dos Caramujos, apenas experimentára o abalo de que já se vos fallou, foi de prompto fortalecida pelo agente de Mr. Price com os meios provisorios, que parecerão-lhe mais indispensaveis para garantir a segurança.

Apezar disso, porém, ordenou o director em exercicio ao inspector-geral do trafego que o fosse examinar, e identica determinação prescreveu ao engenheiro em chefe da companhia.

Ambos estes funccionarios da companhia entendêrão que nenhum risco era por emquanto offerecido pelo estado da ponte, e que o trafego podia ser mantido sem o menor inconveniente.

Julga a directoria dever accrescentar que já em 3 de Dezembro, época em que fôra a ponte examinada pelo inspector-geral, a este se ordenára que procedesse aos concertos de que a ponte carecesse; medida esta que não foi posta em pratica por ter o agente de Mr. Price assegurado que não só velava sobre a ponte, como ainda que ia proceder aos concertos radicaes de que ella carecia, o que aliás executaria sem que fosse interrompido o trafego, e por ter o inspector-geral encontrado no referido agente de Mr. Price as melhores disposições a tal respeito: circumstancia esta que foi confirmada pelo officio do engenheiro em chefe da companhia.

Demorando-se, porém, os concertos radicaes, ao director em exercicio intimou o Sr. capitão Moret, engenheiro-fiscal do governo, que suspendesse o trafego entre Queimados e Belém, emquanto a ponte não fosse melhor fortalecida; o que sendo levado á deliberação da directoria em data de 14 de Dezembro, resolveu esta que se attendesse á requisição do Sr. engenheiro-fiscal, e que, suspenso o trafego de cargas, se mantivesse o de passageiros, parando os trens nas cabeças das pontes, e atravessando-a os passageiros a pé.

Como já se vos disse, Srs. accionistas, suspenso o transito na ponte a 14, no dia 16 houverão os estragos, de que se vos fallou, na Cachoeira, sendo que só no dia 18 se pôde restabelecer o transito ahi. Pois bem; continuava sempre o agente de Mr. Price a accumular alguns materiaes nas proximidades da ponte, onde mantinha alguma gente em preparos diversos.

Todavia, vendo-se que não se encetavão os trabalhos, e que havia alguma demora nisso, a 22 ordenou o director em exercicio ao engenheiro em chefe da companhia que fosse examinar e ver quaes erão os concertos mais urgentes de que a ponte carecia para poder prestar-se a livre transito, e que incontinenti procedesse a elles. Em cumprimento desta ordem, dirigio-se o engenheiro em chefe da companhia á referida ponte dos Caramujos, e informou que o agente de Mr. Price ia proceder aos reparos.

Entretanto até o dia 25 nada tendo-se feito, e apparecendo o agente de Mr. Price na estação da côrte, onde tambem se achava o Sr. engenheiro-fiscal do governo, a este fez ver o director em exercicio a conveniencia de se chegar a um accordo quanto a prompto concerto provisorio da ponte em termos de poder prestar-se sem nenhum perigo ao transito.

Com effeito, da entrevista entre o Sr. engenheiro-fiscal do governo e o agente de Mr. Price resultou o concordar este em que a directoria mandasse proceder aos reparos provisorios que entendesse convenientes.

A directoria entende conveniente dizer-vos mais, e em explicação desta demora havida no concerto desta ponte, que se por acaso ella julgou preciso o accordo do agente de Mr. Price para proceder a quaesquer obras nella, fôra porque lhe constára que se ella se envolvesse em quaesquer obras a cargo do emprezario, e que este se dispunha a fazer, o resultado seria o declinar este de si qualquer obrigação a que por acaso estivesse sujeito em virtude de seu contracto.

E a natureza dos concertos e sua importancia, e o estado de ruina da ponte, por certo que nos interesses dos accionistas aconselhavão toda a prudencia á administração.

Chegando-se, porém, ao referido accordo, immediatamente se procedeu aos concertos provisorios de que maior urgencia havia, e isso sob a presença do Sr. engenheiro-fiscal.

Assim ia no dia 26 partir o trem de cargas para Belém, quando, em virtude das chuvas da noite antecedente, havendo grandes estragos na Cachoeira, o trem de passageiros que seguio adiante regressou dahi para Cascadura, e voltou para a côrte. Deste modo um tropeço ainda mais foi posto ao restabelecimento do trafego entre Belém e as mais estações, tropeço que ainda hoje perdura, porque as chuvas, continuando quasi sem cessar, não só augmentárão os estragos já occorridos na Cachoeira, como causárão outros ainda maiores no resto da linha, e denominadamente nos aterros dos Caramujos e S. Pedro, onde as aguas, levando o lastro, deixárão em muitos lugares os trilhos suspensos, e destruirão totalmente os aterros em extensões mui consideraveis.

Aos reparos nos aterros que se acabão de mencionar procede, como vos é notorio pela correspondencia official que foi publicada nos jornaes, o agente de Mr. Price, fornecendo-lhe a companhia a força locomotiva, isto é, uma locomotiva, um machinista, um foguista, coke, azeite, graxa, e tudo quanto é necessario para se manter e conservar uma machina em serviço activo.

No resto da linha procedeu a companhia aos respectivos concertos ficando a cargo do emprezario a reedificação e concerto de algumas pontes, que mais ou menos soffrêrão.

A directoria julga que, apezar das pesadas chuvas que reinárão, os estragos da linha não serião tão consideraveis se os aterros entre Belém e Queimados tivessem maior elevação, se á mesma circumstancia se tivesse attendido na Cachoeira, e se o material (tijolo) empregado nas pontes tivesse sido de melhor qualidade. Outrosim, entende ella que á falta de alguns boeiros se deve attribuir em parte os estragos occorridos.

A respeito dos aterros de Caramujos, e Belém tem a directoria dado algumas providencias preparatorias de outras mais directas; com o que espera colher dados para ver se é possivel diminuir o volume das aguas que, galgando os aterros, originão a sua destruição parcial.

Nesse intuito tem mandado proceder a desobstrucção do rio dos Caramujos, com o fito de dar melhor esgoto ás aguas e impedir a sua estagnação e represa.

A directoria, entendendo que o bem publico liga-se nesta questão aos interesses da companhia, visto como muitos terrenos ficão incultos e despovoados por causa da estagnação das aguas, representará aos poderes competentes para que estes hajão de mandar proceder á limpeza dos rios e aberturas de vallas logo que seja reconhecida por ella a conveniencia e vantagem destas medidas.

Caso estes meios não sejão os indicados, recorrerá a directoria a quaesquer outros que forem julgados por ella, como contendo a solução do problema que ella procura avidamente resolver, isto é, a manutenção constante do trafego.

Procura a directoria manter a linha em perfeito estado de conservação, e para isso tem empregado uma serie de medidas que ella julga serem as mais convenientes.

Mandou pelo paquete deste mez contratar pessoal idoneo na Belgica, consistindo em dous chefes de trabalho aptos e praticos na conservação da via, trilhos e obras de arte, e peritos em todos esses serviços; pretende engajar o proprio operario que o Sr. Price aqui touxe para o assentamento dos trilhos, com o qual já entrou em ajustes, se achando elle já a serviço da companhia, e nutre fundadas esperanças que estas e outras medidas concorrerão para que a conservação da linha seja entretida do modo o mais completo e satisfactorio.

Além das infomações que acabão de ser dadas, julga a directoria munir-vos de maiores detalhes, transcrevendo em annexo o relatorio que sobre os ultimos estragos causados pelas grandes chuvas foi apresentado em 4 do corrente pelo inspector-geral, depois de uma viagem que a 30 de Dezembro proximo passado elle fez sobre toda a linha.

O material empregado nas cercas, sendo de pessima qualidade em sua maior quantidade, é causa de que ellas se estejão a cada momento arruinando e carecendo de continuados reparos a que se procede sem cessar. Entretanto tem-se plantado espinho em uma extensão de mais de 12 milhas durante o ultimo semestre, substituindo-se assim por cercas vivas as de pessima qualidade que havião em muitos lugares.

Uma turma de trabalhadores está encarregada deste serviço especial.

A respeito de obras novas, tem a directoria a dizer-vos que se acha quasi prompta e concluida a estação imperial, sita na Quinta Imperial, destinada ao exclusivo uso de SS. MM. II.

Este edificio comquanto simples, se não satisfaz as vistas que presidirão a sua concepção, attento o alto fim de sua destinação, preenche entretanto com decencia o mister a que fôra dedicado.

Na estação da côrte construio-se um grande armazem para cargas, que podem ser postas e retiradas dos carros á coberta enxuta.

Este armazem tem 470 pés inglezes de comprido, e está dividido em compartimentos, em cada um dos quaes se depositão separadamente as cargas que vem ou têm de seguir para cada uma das diversas estações da linha.

Além destas obras, poucas são as que se tem feito; sobresahindo entre ellas um armazem provisorio para cargas em Belém, um outro provisorio para deposito de aguardente na estação da côrte. Ambos estes armazens são todos construidos de madeira.

Algumas casas para os guardas da linha têm sido construidas, e outras se achão em andamento; tendo-se já autorisado tambem a construcção de duas para os conservadores da linha. Concluirá a directoria este periodo do seu relatorio informando-vos que o telegrapho-electrico marcha perfeitamente, mantendo-se com vantagem para o trafego communicações permanentes entre todas as estações da linha; e achando-se conseguintemente os empregados das diversas estações adestrados, para esse genero de serviço, sendo que as habilitações praticas para elle são consideradas pela directoria como uma das condições para persistir na administração da estrada de ferro, attenta a necessidade possivel de em qualquer emergencia ser feita rapida e promptamente qualquer communicação entre as diversas estações.

Mappa das despezas feitas com a conservação da linha, de Julho a Dezembro de 1858.

	Jornaes
Julho	2:017$020
Agosto	1:401$716
Setembro	1:500$150
Outubro	1:724$700
Novembro	2:388$100
Dezembro	3:276$475
	12:308$161
Ferramentas, ferro, etc	730$182
Madeira	840$974
Total	13:879$318

§ *4.º — Commissão permanente.*

OFFICINAS DE REPARAÇÃO. — TREM RODANTE

Officinas de reparação. — Não foi ainda possivel fundar officinas de reparação com capacidade sufficiente para acudir ás grandes e quasi diurnas necessidades que se fazem sentir em uma empreza de tão largas proporções como é a nossa estrada; por isso, a parte mais importante dos reparos e concertos de que tem carecido o material rodante tem continuado a ser feita nos estabelecimentos particulares que existem no paiz.

Por mais de uma vez a directoria tem querido fundar essas officinas dentro do proprio recinto da estação central, para o que já até mandou levantar os planos necessarios. Tem, porém, hesitado em lhes dar execução: 1º, por se haver reconhecido que o lugar escolhido, e unico que alli existe disponivel para esse fim, é de acanhada capacidade para o que se planejou; 2º, porque os referidos planos dependem do fechamento da rua Formosa, a respeito do que representou a directoria ao governo imperial e á Illma. camara, de quem se aguarda decisão definitiva; 3º, porque, finalmente, será possivel adquirir-se ao dominio da empreza as officinas que o emprezario da 1ª secção construio em S. Diogo, e tem desejos de ceder á companhia, caso pareção razoaveis á directoria as condições com que se queira fazer a cessão.

Como quer que seja, a directoria tem bem fundadas esperanças de que na vossa primeira reunião vos apresentará uma solução definitiva a este respeito.

A despeza feita com o material rodante no semestre que findou ficou classificada do seguinte modo:

Concerto de locomotiva de passageiros	4:638$365	
Dito das de cargas	925$485	5:563$850
Concertos de carros de passageiros de 1ª classe . . .	269$926	
Ditos de 2ª dita	803$508	
Ditos de 3ª dita	675$621	1:749$055
Concerto de wagons		3:621$170
Despeza total		10:934$075

Locomotivas. — Pelo contrato de Londres era o emprezario obrigado a fornecer á companhia no Rio de Janeiro 12 locomotivas. Entretanto, tendo-se julgado a principio que as 10 locomotivas já entregues á companhia serião mais que sufficientes para as exigencias do trafego da 1ª secção, accordou-se com o referido emprezario que as duas restantes que havião ficado em Londres fossem alli vendidas por conta da empreza.

Não se tendo, porém, effectuado a venda, revogou-se aquelle accorde, e deu-se ordem para que fossem transportadas para o Rio de Janeiro.

Carros de carga. — A affluencia de cargas que depois da abertura do trafego acudio ás differentes estações mesmo antes de se ter aberto a linha até Belém demonstrou evidentemente que os carros de carga que a companhia possuia, e de que já se vos deu conta no relatorio passado, erão insufficientes para o serviço regular da empreza, apezar mesmo de se ter adoptado aquelle uso, os 20 carros que estavão destinados ao transporte de gado.

Para remediar este inconveniente fez a directoria, em datas de 8 e 8 de Novembro e 8 de Janeiro proximamente passados, a seguinte encommenda para Londres: 100 carros de cargas, 15 wagons para carregar lastro. Além desta, fizerão-se outras encommendas de menor vulto tanto para as officinas de reparação e trem rodante como para o serviço geral. Entre ellas, porém, tornão-se mais salientes as seguintes: 250 pés de vidro grosso; 50 caixas para eixos; 12 páos de rodas e eixos já promptos; 12 eixos para ajustar; e 24 rodas batidas sem furos.

As repetidas exigencias para a conducção de polvora e outros materiaes de facil combustão obrigarão a directoria a premunir-se de um wagon especial para tão perigosa conducção. E de feito, já possue a companhia um wagon de ferro apropriado para aquelle fim, tendo sido construido no estabelecimento da Ponta d'Arêa, importando em 1:300$000.

Pessoal. — Comquanto, como já disse em outro lugar, não tenhamos tido até agora a infelicidade de registrar algum desastre que com razão ou sem ella pudesse ser attribuido á impericia ou incuria dos nossos machinistas ou conductores de machinas, todavia procurou a directoria o ser tambem previdente a este respeito, evitando por todos os meios ao seu alcance tal qual descredito que dahi pudesse, por ventura, provir á empreza.

Neste intuito acaba ella de recommendar pelo ultimo paquete ao Sr. capitão Buarque de Macedo, residente na Belgica, para que com a maior urgencia possivel trate de engajar e remetter para esta côrte tres dos mais habeis conductores de locomotivas que puder encontrar naquelle paiz.

Aproveitando ainda o ensejo, encommendou tambem dous ferreiros machinistas e dous carpinteiros, para serem especialmente empregados nas officinas de reparação.

§ 5º. — Construcção, estudos na continuação da linha e desappropriações.

Construcção da 2ª secção. — Os trabalhos executados até 21 de Dezembro na 2ª secção, que tem 17 ½ milhas inglezas, e está subdividida em 17 divisões de cerca de uma milha cada uma, são os seguintes:

TABELLA contendo as quantidades de trabalho feito na 2ª secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, desde o mez de Julho, em que começou a obra, até 31 de Dezembro de 1859.

NATUREZA DO SERVIÇO	1ª DIVISÃO	2ª DIVISÃO	3ª DIVISÃO	4ª DIVISÃO	8ª DIVISÃO	10ª DIVISÃO	12ª DIVISÃO	13ª DIVISÃO	15ª DIVISÃO	16ª e 17ª DIVISÃO	TOTAES
Escavação em terra	11.800	15.490	3.460	39.000	12.000	16.500	8.000	7.650	11.780	37.807	163.487
Pedra solta	....	160	....	3.027	90	400	....	1.910	1.151	4.907	11.645
Pedreira	....	1.620	....	1.600	....	950	600	275	29	747	5.821
Calçamentos	....	....	....	....	....	....	21	....	11,1	70	102,1
Muros verticaes	....	....	....	....	....	....	50	....	125	....	175
Boeiros quadrados	....	....	....	....	....	....	....	....	28,1	189	217,1
Poços	....	....	....	....	....	....	....	....	....	810	810

Estes trabalhos, avaliados aos preços do contrato, importarão em .... 224:100$950, do que, deduzindo 20 % para deposito e caução, na fórma do mesmo contrato, resta o saldo de 179:280$760, que tem sido pontualmente pago.

O serviço foi installado no decurso de Janeiro nas divisões 9 e 14, além das mencionadas na tabella precedente, e tem sido abandonado em algumas por sub-emprezarios, ou porque a falta de capital para despezas de installação do serviço, derrubada e limpa do terreno, despezas que a companhia não adianta, os collocasse em embaraços, ou porque houvessem reconhecido que o contratárão por preços mui baixos (a), a divisão 8ª fôra abandonada pelo sub-emprezario respectivo; e, installado o serviço sob a direcção immediata dos emprezarios americanos, prosegue com vigor e notavel methodo.

A installação na divisão 14 offerece circumstancias dignas de nota e mui proprias para esclarecer-vos.

A divisão 14 comprehende o tunel de Joaquim do Alto, de 2,200 pés de comprimento, o segundo em ordem de grandeza: são sub-emprezarios os americanos Mulenburg e Ribey (b), o primeiro engenheiro, e o segundo contratador de obras no seu paiz. Estes sub-emprezarios se obrigárão a construir no prazo de dous annos o tunel comprehendido na sua divisão a 15$000 por jarda cubica. Entretanto uma das grandes censuras que se fizerão aos nossos planos, e pelas quaes se aconselhava ao governo a não approvação delles, era a insufficiencia dos preços do orçamento, affirmando-se que o de 20$000 adoptado para os tuneis seria menos de metade do custo effectivo. O tunel da 14ª divisão é todo em rocha, e divide-se em dous por um poço pouco profundo, cerca de 50 pés.

Para dar-vos uma idéa mais completa do estado e progresso das obras, transcreverá a directoria as respostas dadas pelos seus engenheiros aos quesitos que officialmente lhes forão formulados para o fim de esclarecer-vos.

1º QUESITO. — "Quaes as obras na serra que por pesadas exigirão o "emprego de todo ou da maxima parte do prazo contratado?

"Penso que o grande tunel e o córte proximo á sua extremidade exigirão "mais tempo do que todas as outras obras. Dispôr-se-ha o trabalho nestes "pontos, de modo que o progresso do córte não se complique com o do tunel.

"O aterro que procede a este córte é tambem obra de bastante magnitude; "mas admitte muitos trabalhadores, e não offerece perigo de deixar de concluir-"se em tempo.

2º QUESITO. — "Quaes dessas obras pesadas estão em andamento, e se "o serviço está satisfactoriamente organisado?

"No tunel ha sufficiente numero de trabalhadores para o estado presente "do serviço, que é dirigido com intelligencia e energia. O aterro admittia mais "pessoal do que nelle se occupa; mas ha falta de carros, e a difficuldade de com-"municações elevou a tal ponto a carestia dos alimentos, que tem sido preciso "despedir muitas pessoas em Dezembro e Janeiro.

"Em outras divisões varios sub-emprezarios trabalhárão com energia os "mezes passados; mas a maior parte delles estão abandonando o serviço. Da-"qui não resulta perigo de demora, porque as divisões agora paradas compre-"hendem obras relativamente leves.

"O serviço em toda a linha não está tão bem organisado como eu deseja-"ria: mas não vejo motivo para queixas sérias. E' elle satisfactorio nas divi-"sões 8, 16 e 17, que contém as obras mais pesadas; e a divisão 14ª começa sob "os mais felizes auspicios. Mas a maior parte dos outros sub-empreiteiros pou-"co fazem, e lutão tambem com a grande difficuldade dos alimentos.

3°. QUESITO. — "Que numero de homens trabalhárão em Dezembro?
"Variou de 650 a 700. Em outros mezes anteriores excedêra muito a este "numero: já expuz os principaes motivos da differença.

4°. QUESITO. — "Se em alguma parte do serviço feito tem sido excedida "a cubação calculada no orçamento prévio?
"Em parte nenhuma.

5°. QUESITO. — "Qual a sua opinião actual, á vista dos factos, sobre a "possibilidade de concluir-se a obra no prazo ajustado?
"Não tenho a menor duvida quanto a esta possibilidade; mas sendo esta "questão de um grande alcance, chamo a attenção da directoria para os cal-"culos e demonstrações concludentes feitos pelo 1° ajudante, e que acompanhão "esta carta.

6° QUESITO. — "Qual o estado das explorações dos Mendes em diante?
"As explorações chegárão da parte do sul até á Cachoeira, um dos limites "da linha decretada, e o engenheiro Moreno com dous ajudantes acha-se hoje "nas immediações do Porto-Novo do Cunha, outro termo da linha.
Considero definitivamente marcado o tronco até á barra do Pirahy, o bra-"ço do sul até á fazenda do Sr. commendador Lucas, e o do Norte até á fa-"zenda de Santa-Cruz, acima da ponte do Desengano.
"Não julgo que se tenha de fazer mudança alguma importante no braço do "sul até Cachoeira. No do Norte ha varios pontos que reclamão ulteriores "exames.
"Espero poder apresentar no principio de Março os planos dos Mendes "em diante, pelo menos até onde a linha se considera definitivamente fixada.
"Tenho a honra de ser, etc., Charles F. M. Garnett.

Apezar de se tornar extensa esta parte do relatorio, a directoria não póde "deixar de transcrever por extenso os dados e calculos do major Ellison a res-"peito do tempo, e pede a cada um dos Srs. accionistas que examine este tra-"balho com a maior attenção, no silencio do seu gabinete: o interesse parti-"cular de cada um dos socios, é igualmente o futuro de nossa patria, estão en-"volvidos na solução deste problema.

"Escriptorio Central dos Engenheiros, na Fazenda dos Macacos, 15 de Janeiro de 1858. — Illm. Sr. Charles F. M. Garnett. — Um dos quesitos que recentemente formulou a V. S. o presidente da companhia é o seguinte: Qual é a sua opinião actual, á vista dos factos, a respeito da possibilidade de se concluirem as obras no prazo ajustado?
"Pensando que os seguintes calculos podem ser uteis para chegar a uma solução da questão sugeita, eu os submetto á sua consideração.

1.° — CÓRTES.

TABELLA contendo o numero de jardas cubicas dos córtes mais pesados da 2ª secção, e avaliação do tempo necessario á sua conclusão.

	Numero da divisão.	Desde a estaca n.	Até a estaca n.	Comprimento de cada córte em pés.	Maxima altura.	Altura média.	Numero de jardas cubicas: *Terra.*	Numero de jardas cubicas: *Pedra.*	Direcção do transporte da excavação.	Numero de jardas cubicas a mover para um lado.	Numero de dias necessario ao trabalho.
1.°	16	890	900	1000	56	28	......	30300	Para um só lado..	30300 (PEDRA)	632
2.°	6	$362\frac{1}{2}$	370	800	85	$27\frac{1}{2}$	......	31120	Para dous lados...	15560 (P)	324
3.°	8	509	516^{60}	760	87	46	28131	25900	$^2/_3$ para um lado.	17260 (P) / 18573 (TERRA)	438
4.°	15	823	830	700	60	30	6500	12000	Para um lado.....	12000 (P)	250
5.°	10	574	581	700	36	$18\frac{1}{2}$	34100	......	Para dous lados...	17500 (T)	
6.°	6	350	356^{40}	650	74	36	52260	......	Idem	26130 (T)	
7.°	13	715	721	600	62	33	3250	18640	Idem	9320 (P)	
8.°	10	584	590	600	58	41	......	22920	Idem	11460 (P)	
9.°	5	314	320	600	64	25	31450	......	Idem	15525 (T)	
10.°	8	497	$502\frac{1}{2}$	554	75	43	66860	......	Idem	33430 (T)	139
11.°	7	429	434	500	45	26	800	10810	Para um lado.....	10810 (P)	

"N. B. — Todos os outros córtes, na 2ª secção, são menores do que os mencionados. O calculo do tempo exigido para concluir cada um destes trabalhos é baseado na supposição de que nos córtes em rocha da altura de 50 pés ou mais, os cavouqueiros podem trabalhar com vantagem em 3 differentes niveis, abrindo simultaneamente 12 minas, e que o producto da excavação será por dia 48 jardas cubicas.

$$1.°, \frac{30.300}{48} = 631 \text{ dias}; \quad 2.° \frac{15.560}{48} = 326; \quad 3.° \frac{20.980}{48} = 428; \text{ etc.}$$

N. B. — Suppuz tambem 5 jardas cubicas de terra equivalente a uma de rocha, em relação ao tempo.

2.° — ATERROS.

TABELLA contendo o numero de jardas cubicas dos aterros mais pesados da 2ª secção, e tempo necessario a conclui-los.

	Numero da divisão.	Desde a estaca n.	Até a estaca n.	Comprimento do aterro.	Maxima altura.	Altura média.	Numero total de jardas cubicas.	N.° de jardas cubicas que se devem trazer de fóra da linha.
1.°	16	872	881	1100	123	66	281000	217000
2.°	15	864	868	400	67	37	95000	65000
3.°	10	590	594¼	425	56	30	65000	
4.°	9	551	554	300	104	53	63380	38000
5.°	12	721	742^{20}	320	80	42	45140	18100
6.°	7	404^{30}	409½	520	48	28	44730	24800
7.°	7	406	428^{90}	290	79	40	41510	20800
8.°	8	516^{60}	519^{10}	254	78	40	40840	
9.°	4	233	236	300	48	26	44700	34700
10.°	7	396	399^{70}	370	53	30	37300	14300
11.°	13	728^{80}	732^{30}	350	80	40	35000	15400

OBSERVAÇÕES. — Nestes aterros o tempo depende do numero de trabalhadores em cada um delles: abaixo se verá que para acabar no prazo do contracto não é precisa grande força.

"Supponho que nenhuma excavação estivesse começada até o 1° de Maio de 1859, mas que a esse tempo estejão completos os preparativos para proseguir com vigor; supponho que dahi em diante se perdė um terço de tempo com dias santos, chuvas e outras eventualidades; contando, pois, apenas com 20 dias uteis cada mez; e exigindo que todo o leito da estrada esteja prompto para receber o lastro no 1° de Janeiro de 1863, teremos para o trabalho 44 mezes de 20 dias, ou 880 dias. Nesta hypothese achamos para os córtes e aterros mais pesados o seguinte:

Córte n. 1 $\frac{30.300}{880} = 34\frac{43}{100}$

" n. 2 $\frac{15.650}{880} = 17\frac{8}{10}$

" n. 3 $\frac{21.017}{880} = 23\frac{87}{100}$

" n. 10 $\frac{33.430}{880} = 38$

} Numero de jardas cubicas que cumpre remover por dia para acabar a obra em 880 dias.

Aterro n. 1	$\frac{217.000}{880} — 246\frac{6}{10}$	Idem.	Trabalho de 41 pás a 6 jardas por dia cada uma.
" n. 2	$\frac{95.000}{880} — 108$		Trabalho de 18 pás a 6 jardas por dia cada uma.
" n 4	$\frac{38.400}{880} — 43\frac{4}{10}$		Trabalho de 8 pás a 6 jardas por dia cada uma.

"Refiro-me no caso dos aterros, a material que tem de vir de fóra da linha, porque o que vem dos córtes foi contemplado ao calculo destes; e assim, a grande espaço para trabalhadores, e podem-se empregar em muito maior numero do que indica o resultado precedente e; pois abreviar consideravelmente a conclusão.

"Resulta dos calculos que o córte do extremo inferior do grande tunel na divisão 16ª é o trabalho de excavação mais pesado em toda a linha, ainda que este córte vai mostrando conter muito menos rocha, do que foi originariamente avaliada; no entanto, por excesso de cautela fiz o calculo do tempo como se fosse tudo rocha (assim se orçára), e não descontei o serviço que já está feito.

"Semelhantemente o aterro mais pesado é na 16ª divisão; mas se fosse precisa uma força de homens cinco vezes maior do que a do calculo, isto é, 200 homens, ha espaço para emprega-los. E tambem aqui não descontei o serviço feito, que é já de quasi 30,000 jardas cubicas.

III. — TUNEL GRANDE.

"Os maiores lanços a perfurar na 2ª secção são de 1,100 pés cada um: ha 4 deste comprimento, a saber: 2 a começar do poço do meio, um do do sul, outro do do norte.

"A distancia vertical do presente fundo de cada poço até o nivel dos trilhos é

Poço do sul n. 1	305 pés,	sendo a parte feita	21 pés
" do meio n. 2	219 "	" "	41 "
" do norte n. 3	236 "	" "	112 "

"Todos os poços manifestão actualmente rocha solida.

"O de n. 3 está revestido de madeira de 14 pollegadas de grossura até á profundidade de 100 pés; é quasi inteiramente secco; tem em serviço um sarilho movido por duas bestas; o serviço prosegue regularmente com pessoal perito, que trabalha dia e noite, com excepção dos domingos sómente.

"Todos os homens praticos que trabalhão nesse poço concordão que d'ora em diante é facil obter 2 pés de perfuração cada 24 horas, o que exige 118 dias para acaba-lo; mas concedendo mais 20 % para eventualidades, teremos 142 dias; e assim, o poço n. 3 deve estar concluido no dia 6 de Junho de 1859.

"N. B. Para os poços e tuneis supponho 26 dias uteis por mez, porque este serviço não é perturbado pelas chuvas.

"O poço n. 2, o mais importante, está revestido de madeira até a rocha; tem o seu sarilho movido por 2 bestas, e uma força regular de mineiros trabalha dia e noite. Neste ponto soffreu-se muito incommodo pela grande quanti-

dade d'agua; tendo sido preciso abandonar o poço primeiramente marcado, e já com cerca de 30 pés de profundidade, revestido de madeira. No novo poço, que já tem mais de 40 pés, logo que se alcançou a rocha viva applicou-se cimento hydraulico para conter a agua que acima desse lugar affluia; e havia toda a esperança de estanca-la completamente, quando se acabou o cimento e a suspensão do trafego da 1ª secção, e o máo estado das estradas publicas embaraçou a vinda de novas porções. Mina agua, em abundancia nos 35 pés de fundo, a contar da superficie; e agora projectão os emprezarios abrir á sua custa um esgoto-subterraneo (pequeno tunel de 3 pés sobre 4) do poço até o regato proximo.

"Penso que a 15 de Fevereiro estará o poço esgotado; e dahi em diante (não descontando o que fizerem os mineiros até então) a 2 pés por dia, exigirão os 219 pés, $\frac{219}{2} = 110$ dias, ou concedendo 20 % para eventualidades, 132 dias, isto é, 5 mezes de 26 dias.

"Assim, o poço n. 2 póde ficar concluido a 15 de Junho de 1859.

"O poço n. 1, depois de 20 pés de perfuração e revestimento de madeira, tinha sido abandonado por causa de difficuldades de agua, de desmoronamentos e de falta de pessoal perito. A companhia de mineiros inglezes, que trouxe o paquete de Novembro, foi encarregada deste poço. Fizerão um córte profundo e dispendioso ao nivel do fundo para esgoto, e a excavação progredio em rocha solida. Parecião removidas todas as difficuldades, quando por um descuido no trabalho, o revestimento de madeira abateu desigualmente, tornando necessario remover a maior parte, operação que deve occupar o resto deste mez. Neste tempo será erigido o sarilho movido por bestas, e o serviço plenamente organisado no 1º de Fevereiro.

Para os 305 pés a perfurar são precisos $\frac{305}{2} = 152\ \frac{1}{2}$ dias, + 20 %, ou 180 dias, ou 7 mezes de 26 dias.

"O poço n. 1 estará pois concluido no 1º de Setembro de 1859.

"Além destes 3 poços, concordárão os emprezarios em abrir por meio preço outro pequeno poço na entrada inferior do tunel, cerca de 50 pés de fundo, para não tornar dependente a perfuração horizontal do córte que a precede; esta obra já adiantada, estará prompta no 1º de Março proximo.

"Todos os mineiros peritos concordão em dizer que a galeria superior do tunel póde ser adiantada a 3 pés de cada lado por dia. De facto, os dous principaes administradores trabalhárão em um tunel através dos Alleghanies nos Estados-Unidos, construido pelo Sr. Humird, um dos socios aqui na 2ª secção, e cujo serviço era por mim dirigido como primeiro ajudante do Sr. Fisk, engenheiro em chefe; elles julgão, como eu, a pedra que aqui encontramos muito mais favoravel do que a dos Alleghanies. A distancia entre os poços era 2,950 pés; a obra não proseguia com vigor por falta de meios da parte da companhia. A agua era muita. Extrahio do relatorio do engenheiro em chefe, que corre impresso, as seguintes notas:

"Extensões de galeria perfurada, a partir de cada um dos poços n. 1 e n. 2 ao tunel dos Alleghanies:

	Do n. 1 para os 2 lados.	*Do n. 2 para os 2 lados.*
"De Junho 26 até Julho 28	188 pes.	132 pés.
"De Julho 28 até Agosto 25	175 "	160 "
"De Agost. 25 até Setemb. 22	128 "	183 "
	491	475 "
	475	
	966 em 3 mezes, ou	
	por mez	322 pés.

"E como a perfuração avançava de cada poço para dous lados ou 4 faces, o termo médio de cada uma era 80 ½ pés por mez de 26 dias, ou por dia 3 1/10 pés. No seguinte calculo supporei que cada turma de trabalho avança 3 pés por dia na galeria superior.

"A distancia entre os centros dos poços n. 1 e n. 2 é de 2,200 pés. Se o lanço a partir do poço n. 2 começar a 15 de Junho e do n. 1 ao 1° de Stembro deste anno, haverá nesta ultima data de galeria aberta

Do poço n. 1 .... 0 — 0
Do poço n. 2 .... 39 × 3 — 117 pés.

"O restante será 2,083 pés, e cada lanço de 1,041 ½, não descontando o comprimento do poço 18 ½ pés.

$\frac{1.042}{3}$ = 347 dias, ou 13 ½ mezes de 26 dias, ou 16 mezes, concedendo 20 % para eventualidades.

"Assim, a galeria superior entre o 1° e o 2° poços póde estar concluida em Novembro de 1860.

"E como esta porção de trabalho excede a todas as outras no tunel, toda a galeria póde ficar concluida antes de expirar o anno de 1860.

"Alargamento e conclusão do tunel (Bottoming). Esta operação póde proseguir par e passo com a da abertura da galeria, se fôr necessario.

"Dir-se-ha, e é possivel, ainda que pouco provavel, que o carecter da rocha póde variar no centro da montanha: mas vejamos quanto é preciso avançar por dia para ter prompto o leito no 1° de Abril de 1863, deixando 6 semanas para lastro e assentamento de trilhos, e calculando só com 20 dias uteis, apezar de que dispomos com segurança de 26. O maior lanço é de 1,100 pés.

"Do 1° de Setembro de 1859 até 1° de Abril de 1863 ha 43 mezes ou 860 dias uteis, e $\frac{10100}{860}$ — 1 $\frac{28}{100}$ E' quanto basta obter por dia para acabar o grande tunel até o 1° de Abril de 1863. Não se póde duvidar deste resultado.

"Ha todas as razões para esperar que a rocha nos tuneis não seja differente da dos poços; e esta é tudo o que se podia desejar de melhor. Macia á perfuração, ao mesmo tempo dando ás explosões bom resultado; e dura quanto baste para se dispensarem abobadas de revestimento. Será grande felicidade se encontrarmos rocha semelhante em todos os tuneis.

"Macacos, 19 de Janeiro de 1859. — A. Ellison".

Estragos causados pelas ultimas inundações. — Devendo presumir-se, á vista dos estragos causados na 1ª secção, pelas pesadas chuvas da 2ª quinzena

de Dezembro e 1ª de Janeiro, que semelhantes damnos houvesse soffrido a 2ª secção, exigio a directoria informações dos engenheiros, que em resposta declarão terem sido os prejuizos de mui pequena importancia, e remettem a seguinte exposição:

"Divisões 1, 2 e 3. Nenhum prejuizo.

"Na divisão 4, na fazenda do Paraiso, a chuva levou alguma terra dos taludes de aterros não concluidos, a qual, com outras porções de terrenos independentes das nossas obras, obstruio o rego da aguada do engenho do Machado. O volume de terra corrida dos nossos aterros não excedêra a 300 jardas cubicas. Valor do prejuizo, 600$000.

"Este rego era frequentemente obstruido, e do mesmo modo antes de começar-se a estrada de ferro, e uma vez depois.

"Requisitei tijolo e cal para construir um boeiro que evitaria estas obstrucções; mas a suspensão do trafego da 1ª secção embaraçou a vinda daquelles materiaes. Não se deu passo algum para desobstruir o rego, porque a chuva seguinte de novo o obstruiria. A parte não reclamou.

"Divisão 8. Nenhum prejuizo.

"Divisão 10. Cahirão alguns barrancos, dos córtes que ainda estavão quasi verticaes, sem que o desmoronamento fosse além das marcas para os taludes permanentes.

"Alguma terra correu dos aterros, volume não excedente a 200 jardas cubicas. Valor do damno, 180$000.

"Divisão 12. Desabou um pedaço de morro sobre a boca do tunel do Custodio, excavação já adiantada; mas como o desmoronamento não alcançou os limites dos taludes marcados, constitue lucro para o empreiteiro, sem perda para a companhia.

"Divisão 13. Outro desmoronamento em um córte, do mesmo modo e com o mesmo resultado que o precedente.

"Divisão 14 e 15. Nenhum prejuizo.

"Divisão 16 e 17. Da parte de cima do córte que precede a entrada inferior do grande tunel desabou o morro na extensão de cerca de 350 jardas cubicas, mas dentro dos limites estabelecidos para talude de um córte em terra. Não ha prejuizo.

"Este córte, de 1,000 pés de comprido (o maior da 2ª secção, excepto o longo mas baixo córte em Belém) e variando em altura até 56 pés, se calculára primitivamente como sendo todo rocha; e entretanto contém elle principalmente terra e pedra solta.

"Considero o desabamento como uma occurrencia feliz, porque nos dá tão completo conhecimento da formação da montanha, que habilita-nos a tomar muitas medidas em favor da economia da construcção e estabilidade das obras.

"Repito, em conclusão, que os prejuizos causados á companhia pelas ultimas chuvas na 2ª secção podem ser avaliados assim:

Na divisão	4	600$000
Na "	10............	180$000
	Total..........	780$000"

A directoria, communicando-vos estas occurrencias e avaliações, julga dever accrescentar que a razão capital por que as chuvas não fizerão grandes estragos nos já consideraveis movimentos de terra da 2ª secção, foi a boa escolha do traço, dirigido em grande parte por terrenos seccos quasi pelas arestas de cordilheiras parciaes, dependencias da serra geral, o que faz que sejão in-

significantes as aguas pluviaes que atravessão a linha e nos offerece boas probabilidades de estabilidade das obras e conservação relativamente economica.

A 1ª divisão, comtudo, occupa terrenos baixos, bem semelhantes ao da 1ª; mas os aterros já alli feitos nada soffrêrão, porque o seu nivel foi bem determinado, e os vãos para esgoto calculados com largueza, evitando-se que cada aterro se converta em açude, estabelecendo differença de nivel entre um e outro lado, e na occasião das grandes chuvas, torrentes artificiaes, que foi o que destruio os atterros na Cachoeira, nos Caramujos e em Belém.

E' satisfactorio á directoria poder annunciar-vos que os erros e abusos da 1ª secção não são imitados na 2ª.

Linha temporaria de Belém á raiz da Serra. — A circumstancia de se ter de esperar alguns annos e conclusão da 2ª secção, e a necessidade de melhor servir a lavoura de serra acima, suggerio aos engenheiros a idéa de collocar temporariamente as primeiras milhas do tronco pela margem do ribeirão dos Macacos até ao pé da Serra, linha temporaria que, transposta a Cordilheira, será inutilisada approveitando-se os trilhos. Das vantagens deste projecto, para a companhia e para o paiz, podereis julgar pelos seguintes officios dirigidos ao governo imperial juntamente com os planos do projecto, que pendem de decisão:

Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 23 de Novembro de 1858. — Illm. e Exm. Sr. — Os desenhos e documentos que acompanhão a este officio contém a planta, o perfil longitudinal e o orçamento de um traço provisorio para a porção da estrada de ferro que tem de jazer entre Belém e a serra, linha que a directoria se propõe a construir se o governo imperial approvar os planos para funccionar pelo tempo que deve decorrer até a conclusão da segunda secção, e abertura do transito através da cordilheira.

Para demonstrar perante V. Ex. as vantagens que deve colher deste projecto a companhia e o paiz, convirá começar expondo a disposição topographica dos lugares. Pela estrada do Presidente Pedreira, que será o maior contribuinte da estação de Belém, ha nove milhas inglezas daquelle ponto á raiz da serra; mas o traço da estrada de ferro, tendo necessidade de grande desenvolvimento para obter declives praticaveis, atacou a cordilheira duas milhas sómente adiante de Belém, e começou a ascensão, deixando á esquerda a estrada ordinaria a desenvolver-se na planicie pela margem do ribeirão dos Macacos.

A linha provisoria proposta pelos engenheiros utilisa as duas milhas de traço permanente na planicie, e destacando-se onde começa a ascensão, acompanha na extensão de cinco milhas o ribeirão dos Macacos e a estrada do Presidente até além do Quilombo na raiz da serra.

O resultado será receberem os trens a grande producção de serra acima, não em Belém, mas adiante duas leguas e um quarto, substituindo por sete milhas de estrada de ferro nove de transito ordinario por uma estrada de terra, que nos mezes de chuva a falta do empedramento torna intransitavel.

Posta assim a questão, a demonstração completa da utilidade do projecto depende do exame destes tres pontos: 1º, importancia do capital que exige a obra; 2º, renda provavel que della póde a companhia auferir; 3º, vantagens resultantes para o paiz.

Primeiro ponto. — Fixação do custo.

O terreno em que tem de desenvolver-se a linha temporaria é quasi completamente plano; não encontra rochedos, não exige viaductos, nem ponte alguma, e sómente pequenos boeiros, nem altos aterros ou profundos córtes. O 1° ajudante do engenheiro em chefe orçou toda a despeza, como se vê de um dos documentos juntos, em 206:000$000, quantia que o engenheiro em chefe, supponde mais altos alguns preços, elevou a 248:000$000. Ha meio de fixar préviamente o custo desta construcção.

A razão principal por que os contratos em globo são preferidos na Inglaterra para obras transatlanticas é que os capitaes, embarcando-se para essas emprezas longiquas, conhecem préviamente o custo da construcção. Esta vantagem, porém, prova-o a experiencia, desapparece completamente annullada por numerosos inconvenientes tanto mais graves quanto mais accidentado é o terreno, quanto mais importantes e variadas são as obras d'arte. Nas palavras precedentes está resumido o pensamento da directoria, sanccionado pelo governo imperial quando julgou inadmissiveis os contratos em globo para a obra da segunda secção; mas entretanto em uma curta linha de cinco milhas, com as facilidades descriptas, aquelle methodo de contratar perde talvez os seus maiores inconvenientes, e póde prestar a vantagem de fixar o custo da linha temporaria, para que se possa calcular a amortização.

Bem póde crer-se que um contrato em globo para esta obra poderia ser celebrado pelo orçamento do 1° ajudante 206:000$000; mas orçando com segurança e pelo maior, parece claro que não será excedida a quantia redonda de 250:000$000: sobre esta base forão estabelecidos os estudos estatisticos em que se fundou a deliberação.

Segundo ponto. — Renda presumivel da linha temporaria.

E' sabido que o termo da linha em Queimados não era proprio para fazer avultar a renda; porque distando esse ponto tres e mais leguas das diversas descidas da serra, soffre forte concurrencia dos portos de Iguassú, muito mais proximos em relação á estrada do Commercio, em distancia quasi igual para a da Policia; e mesmo attrahindo parte do trafego da estrada do Presidente, apezar da distancia menor para Queimados, por causa da má travessia a que erão obrigados os carretos. E' tambem sabido que Belém não soffre concurrencia alguma dos portos do reconcavo, porque, distando cinco leguas de Iguassú, é excellente posição para concentrar todo o trafego da estrada do Presidente, que evitará por inteiro as cinco leguas, o da Policia, que, derivando-se em Simão Antonio, chegará a Belém com mais curta viagem do que a de Iguassú; e finalmente tudo o que de Valença, Conservatoria e Rio-Preto desce actualmente pela estrada do Commercio, e póde com vantagem passar-se para a da Policia, e d'ahi para Belém.

Accresce que a producção do lado do sul, ou de Pirahy, que não podia ir a Queimados, se esforça em abrir caminhos para Belém. E o complexo destes factos convence a todos os que observão e estudão que a renda bruta, depois de aberta a estação de Belém, será mais que dupla da actual.

E se o termo da primeira secção fôr levado além do Quilombo, poupando ás tropas e carretos mais 2 ½ leguas, parece claro que a estação provisoria da raiz da serra não póde ser menos frequentada do que a de Belém, porque se de uma parte o transito da Cacaria pela nova estrada, que se abre, e a pequena conducção de serra abaixo continuarão a preferir aquella estação; por ou-

tra o transito da estrada do Presidente, absorvendo o da Policia, e grande parte da do Commercio, se passará integralmente para a raiz da serra, e será ahi maior do que em Belém, porque 2 1/4 leguas poupadas augmentão em igual distancia o raio do circulo de producção além da serra, que poupa viagem preferindo a nova via de communicação. Estabelecendo pois a comparação entre os dois factos, a supposição de que o trafego da estação temporaria na raiz da serra será igual ao de Belém como termo da linha, é a mais modesta aspiração que a directoria póde formular. E de tudo se segue que a renda bruta na raiz da serra será mais que dupla da actual de Queimados.

Reconhecendo, porém, a directoria que em taes materias é regra de prudencia orçar pelo maior o sacrificio e pelo menor as vantagens, admittirá por base de seus calculos estatisticos a actual renda até Queimados, que orça por 50:000$000 ou mais por cada legua, isto é, metade ou menos do que se deve esperar na raiz da serra. E, adoptada esta base minima, as sete milhas que accrescêrão ao trafego, devendo computar-se em duas leguas para os effeitos da tarifa, darão á renda um augmento de 100:000$000 annuaes.

Cabe aqui observar que se a necessidade de amortizar em quatro annos o custo da linha temporaria obrigasse a companhia a duplicar os fretes nessa extensão addicional, este augmento constituiria apenas uma pequena deducção nos lucros reaes e avultados que promette á lavoura este projecto, ainda assim de grande vantagem; do que V. Ex. se convencerá examinando a terceira parte deste trabalho. Ora, a duplicação dos fretes, combinada com a relação demonstrada (pelo menos 1: 2) entre o trafego de Queimados e da raiz da serra, elevarião a renda addicional a 400:000$ annuaes; o que prova a exagerada segurança com que a orça a directoria em 100:000$.

Verdade seja que se tem tratado até agora de renda bruta, sem deduzir o augmento de despeza que deve ter lugar. Digne-se, porém, V. Ex. attender á insignificancia deste augmento reflectindo que:

1.° Uma linha que não aterra pantanos nem corta montanhas, que não tem pontes nem tuneis, e segue quasi as ondulações naturaes do terreno, mui pouco despenderá com a conservação e reparos.

2.° Recebendo essa linha na raiz da serra productos que sem ella virião a Belém, a despeza de receber, pesar, e acondicionar cargas, redigir e conferir manifestos, não soffre alteração para mais.

3.° Não se exige augmento de material rodante, e sómente utilisação do existente por mais horas cada dia.

4.° Fraco será o augmento no gasto de combustivel, pois a locomotiva que vai a Belém de manhã conserva o fogo aceso para voltar de tarde, e é nesse intervallo que terá de seguir para Quilombo.

Vê-se, pois, que não ha falta de segurança ou de prudencia em suppôr o pequeno augmento de despeza absorvido na enorme massa da renda que se não calcula.

Pondera a directoria, proseguindo com a sua these, que 100:000$ de renda annual, com juros de 7 %, capitalisados semestralmente, produzem em quatro annos cerca de 450:000$, e que a linha temporaria se fará com 250:000$! Bastaria para amortizar este capital um augmento de renda de 55:000$, isto é, metade do que já está realizado em Queimados.

Se, em lugar de tomar por base a renda por legua, considera-se o algarismo da producção actual, sem contar com os augmentos esperados, os resultados não são diversos. Sabe-se por informações positivas que passão annualmente por Belém cerca de 1,500,000 @ de café; e suppondo todas as outras mercado-

rias que vem e vão representadas por 1,000,000 @ de retorno, e apenas cem viajantes por dia ao preço médio da 2ª classe, eis a renda presumivel da linha proposta.

1,500,000 @ de café, duas leguas a 20 rs. por legua	60:000$000
1,000,000 @ de retorno, 30 rs.	60:000$000
100 viajantes por dia, a 800 rs., em um anno	29:200$000
Renda annual	149:200$000

muito acima da supposição da directoria, apezar da modicidade das avaliações.

Parecendo, pois, fóra de duvida a segurança e as vantagens da companhia, passará a directoria a mostrar as do paiz, se é que póde ser preciso provar a conveniencia de antecipar quatro annos a abertura de sete milhas de uma estrada de ferro.

Terceiro ponto. — Vantagens do paiz.

Pouco dirá a directoria a respeito de uma proposição de tão notoria evidencia. E' averiguado que o transporte ás costas de bestas custa cerca de 120 rs. por arroba em cada legua, e pouco menos o dos carretos pela estrada do Presidente Pedreira, não só por causa de seus fortes declives, mas porque nos mezes de chuva se interrompe a rodagem todos os annos por falta do empedramento; facto este para o qual a directoria ainda uma vez, e com o costumado respeito, ousa chamar a attenção do governo imperial. Nestes termos o transporte ordinario da raiz da serra a Belém, 2 ¼ de leguas, custa 270 rs. por arroba, e passando os productos a pagar 40 rs. pelos trilhos temporarios, realizarão a economia de 230 rs. por arroba; isto é, por cada milhão de arrobas de café produzidas se augmentará a riqueza publica 230:000$ annuaes, que aliás se consumirão com o transporte ordinario.

Se fosse preciso duplicar o frete na linha temporaria, cobrando 80 rs. em lugar de 40, ainda assim a vantagem da lavoura e do paiz apenas se reduziria de 230 a 190:000$ por cada milhão de arrobas transportadas. Parece á directoria que estas razões não soffrem réplica possivel, e que nem exigião tão longo desenvolvimento: mas observando que interesses particulares procurão antepôr-se aos geraes do paiz, e quer pela imprensa, quer nos circulos da cidade, se esforção por contrariar as suas vistas e extraviar a opinião publica, julgou dever expôr os elementos de sua convicção, e mandará publicar este officio, se V. Ex. o não julgar inconveniente. Forte em suas rectas intenções, a directoria crê poder contar sempre com o apoio da opinião illustrada de seus concidadãos.

Finalmente, V. Ex. se dignará considerar que o projecto, para poder produzir as esperadas vantagens, é por sua natureza urgente.

Illm. e Exm. Sr. marquez de Olinda, etc.

N. B. Acompanhão este officio.

1.º Um mappa contendo a planta da linha temporaria.
2.º Um dito contendo perfil longitudinal da 2ª.
3.º Um dito contendo a planta da estação temporaria.
4.º Cópia do orçamento das obras.
5.º Dita do parecer do engenheiro em chefe.

Luiz Alves da Silva Porto, secretario da companhia.

"Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Rio de Janeiro, 25 de Janeiro de 1859. — Illm. e Exm. Sr. — A directoria tomou conhecimento de uma proposta dos proprietarios da fazenda dos Macacos, em que offerecem á companhia algumas concessões para que a linha de trilhos temporaria, proposta ao governo imperial em 15 de Novembro do anno passado, termine nos campos de sua fazenda, em lugar de chegar ao Quilombo ou raiz da serra. E reconhecendo as vantagens da proposta, resolveu propôr ao governo imperial a modificação do projecto ás 3 milhas que terminão na dita fazenda dos Macacos.

"As razões são as seguintes:

"1.ª Ter-se-ha de construir 3 milhas, em vez de 5, o que dá mais garantia de conclusão rapida.

"2.ª Aquellas 3 milhas custarão 172:000$, segundo o orçamento incluso, do que, deduzindo 15:000$ em que é orçado um armazem que se offerece gratis á companhia, e mais o valor do terreno e de todas as madeiras, tambem offerecidas, reduzirá a despeza a cerca de 140:000$, emquanto o 1º projecto se ergueria a 250.

"3.ª A renda addicional arrecadada será na razão de 1 legua para um caso, e de 1 ½ para o outro, proporção mais forte do que a do custo, o que reduz o tempo da amortização do capital.

"4.ª Finalmente, ha nos Macacos vastas pastagens que são escassas na raiz da serra, e no primeiro ponto converge de mais uma estrada do Pirahy, e que tornará a estação mais concorrida.

"O governo imperial resolverá em sua sabedoria.

"Deos guarde a V. Ex. — Illm. e Exm. Sr. conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, ministro e secretario do estado dos negocios do imperio. — C B. Ottoni, presidente. — J. B. da Fonseca, secretario."

Explorações para a continuação da linha. — Já no paragrapho precedente ficou transcripta a resposta do engenheiro em chefe a um quesito que se refere aos planos da linha por construir: mas a justa impaciencia do publico, e a demora que tem havido em apresentar ao governo imperial os planos da linha da serra em diante, exigem que a directoria entre em alguns desenvolvimentos para mostrar que o tempo não tem sido perdido.

O resto do tronco principal da estrada desde os Mendes até á barra do Pirahy, e uma parte de cada um dos braços do norte e do sul, constão de planos quasi promptos que brevemente serão apresentados ao governo imperial. O valle do Parahyba, porém, continúa ainda a ser estudado; porque comquanto fosse possivel traçar uma linha por qualquer das duas margens desde a Cachoeira até Porto-Novo do Cunha, comtudo a economia da construcção exige a preferencia ora de uma ora de outra das ribanceiras; e para este fim tem sido necessario estuda-las ambas em quasi toda a extensão, que é de 185 milhas: comprehende-se quanto tempo é necessario para duas explorações, cada uma de semelhante extensão. No braço do sul a opinião do engenheiro está firmada, seguindo o traço a margem direita até perto de Campo-Bello, e dahi para cima a margem esquerda até á Cachoeira. No braço do norte, porém, estando já reconhecido que nas primeiras leguas abaixo da barra do Pirahy a margem esquerda é preferivel, entretanto, dahi para baixo as vantagens relativas se alternão, e serão ora mais favoravel uma, ora outra margem; d'onde se segue a necessidade de explora-las ambas para bem conhecer até que ponto se podem evitar as passagens do rio, ou se em algum lugar a despeza de duas, tres ou mais pontes póde ser compensada pelas facilidades de um melhor terreno. Tem-se explorado não poucas leguas da margem direita, e quasi toda a

margem esquerda até Porto-Novo do Cunha. Uma turma de engenheiros prosegue sempre este trabalho. O que delle consta já nos habilita a informar-vos da extensão da linha que temos de construir, e a distancia da côrte em que iremos encontrar cada uma das estradas ordinarias.

Seguem essas distancias em milhas inglezas:

Do Rio de Janeiro a Belém, nas immediações da Cordilheira....	38 ½ m.
" aos Mendes, além da Serra	56 "
" á Barra do Pirahy, na Parahyba, comprimento do tronco principal da estrada........	67 ½ "
Da barra do rio Pirahy até a passagem do Parahyba, em Campo-Bello	55 ¾ "
" á Cachoeira, comprimento do braço do sul.	94 ½ "
" á ponte do Desengano	12 ½ "
" á estrada do Commercio	22 "
" á villa do Parahyba do Sul	48 "
" á estrada União e Industria	56 "
" á do Mar de Hespanha	67 ½ "
" á de Sapucaia	77 ½ "
" ao Porto-Novo do Cunha, comprimento do braço do norte	90 ½ "
Comprimento total da linha decretada	252 ½ m.

As ultimas seis milhas são mera estimação, em falta de medições; e alguns dos algarismos citados têm talvez de soffrer pequenas alterações em consequencia dos estudos que proseguem, e que podem mudar muitas partes da linha: mas a differença na distancia total, não póde ser consideravel.

Desapropriações. — Despendeu-se com esta verba no semestre findo a quantia de 24:793$250: forão pagos ainda alguns terrenos da primeira secção, e indemnisações por estragos feitos na segunda em plantações e bemfeitorias. Esta verba de despeza, como vêdes, tende sempre a diminuir.

§ 6.º — Estatistica do trafego.

Rendeu a 1ª secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, comprehendida entre a côrte e a estação de Belém, no semestre de Julho a Dezembro de 1858, 223:922$740, a saber:

De passagens de viajantes no mez de Julho	15:257$560	
Idem no mez de Agosto	16:464$730	
Idem no mez de Setembro	16:267$720	
Idem no mez de Outubro	16:068$140	
Idem no mez de Novembro	24:834$290	
Idem do mez de Dezembro	20:954$270	109:846$710
De fretes de cargas no mez de Julho	12:875$872	
Idem no mez de Agosto	16:233$658	
Idem no mez de Setembro	17:155$554	
Idem no mez de Outubro	18:860$724	
Idem no mez de Novembro	24:405$588	
Idem no mez de Dezembro	23:584$779	113:116$175
De armazenagem e multas em todo o semestre		959$855
Rendimento total		223:922$740

A despeza no mesmo sem. foi de 116:760$675, a saber:

Com o costeio (material e pessoal)		112:924$788	
Com ⅛ das despezas de administração central até Outubro correspondente ás 8 leguas que se contão da côrte a Queimados	2:100$945		
Com 6 4/10 das ditas de Novembro a Dezembro correspondentes ás 10 leguas da côrte a Belém	1:734$942	3:835$887	116:760$675
Saldo do rendimento produzido pela 1ª secção			107:162$065

Comparadas as cifras acima mencionadas, vê-se que a renda dos viajantes elevou-se nos mezes de Julho, Agosto e Novembro, e decresceu nos de Setembro, Outubro e Dezembro, e que a renda produzida pelos fretes de carga elevou-se progressivamente até Novembro para decrescer em Dezembro: o augmento da renda explica-se parte pela adopção da nova tabella publicada em Junho, que reduzio os preços dos transportes e assim estimulou a concurrencia, e parte, a contar de Novembro, ao facto de ter sido naquelle mez aberta a linha até Belém, com o que reduzio-se a necessidade de percorrer duas leguas das estradas ordinarias.

O decrescimento da renda em Setembro e Outubro, em relação aos dous mezes que os precedêrão, e o decrescimento da mesma renda em Dezembro em relação a Novembro, foi sem duvida devido ás copiosissimas chuvas que cahirão durante aquelles mezes e especialmente em toda a segunda quinzena de Dezembro, que tantos estragos causárão, que não só tornárão intransitavel a via ferrea, mais ainda todas as outras estradas que com ella se communicão.

Comparadas aquellas duas cifras, vê-se ainda que as despezas de costeio e administração da 1ª secção da Estrada de Ferro estão na proporção de 52 por cento da receita, o que sem duvida é um resultado summamente lisongeiro, attendendo sobretudo á diminuição muito consideravel da receita no mez de Dezembro.

Fundadas erão as esperanças da directoria quando da medida por ella lembrada ao governo imperial, e por este adoptada em Outubro confiava que cessarião os abusos de serem os carros destinados ás classes desvalidas occupados pelas abastadas, com prejuizo daquellas, da companhia e do thesouro publico.

Com effeito, a tabella publicada em Outubro, reservando os carros da 3ª classe tão sómente para as pessoas descalças, deu em resultado o elevar-se logo no mez seguinte de Novembro a mais de 50 por cento a renda de viajantes.

Transitárão pela estrada durante o semestre 85,271 passageiros das seguintes classes.

1ª classe	2 992.
2ª classe	27,111.
3ª classe	55,168

O unico accidente que temos a deplorar é o da morte de um individuo que, estando ás oito horas da noite a dormir sobre os trilhos, foi esmagado pelo trem que áquella hora regressava para a côrte.

Rio de Janeiro, 31 de Janeiro de 1859.

CHRISTIANO BENEDICTO OTTONI, Presidente
JERONYMO JOSE' TEIXEIRA JUNIOR, Vice-Presidente.
JOÃO BAPTISTA DA FONSECA, Secretario.
LUIZ PEIXOTO DE LACERDA WERNECK (com restricções).
DR. ROBERTO JORGE HADDOCK LOBO (com restricções).
Alexandre JOAQUIM DE SIQUEIRA (com restricções).

BALANÇO DA COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1858

ACTIVO

ACCIONISTAS: Por 60,000 acções emittidas		12,000:000$000	
Entradas realizadas		7,800:000$000	4,200:000$000
MAUÁ MAC-GREGOR & C.: Pelos fundos existentes neste Banco		11,700:838$336	
Por 6 apolices depositadas		6:000$000	11,706:838$336
BANCO DO BRAZIL: Pelos fundos existentes			8:193$107
GOVERNO PROVINCIAL: Pelos juros garantidos de 2 % do capital realizado por acções			78:641$095
GOVERNO IMPERIAL: Idem de 5 %, idem idem		196:602$739	
Idem de 7 % do capital realizado pelo emprestimo de Londres		295:150$683	
		491:753$422	
Deduzido o rendimento liquido deste semestre		363:583$551	
		128:169$868	
Por Lb. 140,000, parte do emprestimo que o governo tomou em Londres ao cambio de 26 d.		1,292:307$699	1,420:477$567
EMPRESTIMO Á PROVINCIA: Pela 1ª prestação do emprestimo feito á provincia do Rio de Janeiro, na fórma do contracto de 30 do corrente			400:000$000
CAIXA: Pelo saldo existente			3:802$322
FRETES A COBRAR: Pelos fretes de mercadorias existentes nos armazens a receber na entrega das mesmas			983$955
MAUÁ MAC-GREGOR E C. DE LONDRES: Pelo saldo a nosso favor, Lb. 1189, 13, 2			10:210$664
ROBERTS HARVEY & C.: (Empreiteiros da 2ª secção): Pelo saldo do valor das machinas com que ficárão			18:590$860
W. H. CLARK (Agente em Londres): Pelo saldo a nosso favor Lb. 107, 1			1:164$158
CUSTO DA ESTRADA: Até o semestre passado		5.111:898$546	
Neste semestre a saber:			
Pelo serviço feito na 2ª secção até Novembro	224:100$950		
Por obras extraordinarias na dita dito	2:195$095		
Pela construcção de casas para os guardas da linha na 1ª secção	1:900$000		
Por marcos de pedra e muros para cercar a via ferrea	24:292$990		
Por indemnisação de terrenos	110$000	252:599$035	5,394:497$581
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Até o semestre passado		170:433$470	
Neste semestre: Gratificações do Engenheiro em chefe	11:083$788		
Folha dos engenheiros e auxiliares	16:672$061		
Féria de trabalhadores, comedorias de engenheiros, despezas de viagem, de casa etc.	24:535$020	52:290$869	222:724$339
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Até ao semestre passado		97:932$855	
Idem neste semestre, a saber:			
Por 7/8 partes das despezas até Outubro correspondente as 56 leguas da linha por construir	14:706$621		
Por 5 4/10 partes das ditas até hoje, correspondentes as 54 leguas da dita por construir	9:368$693	24:075$314	122:008$169
ACÇÕES DA COMPANHIA: Por 260 acções que representão fundo de reserva			33:389$050
PROPRIOS DA COMPANHIA: Até ao semestre passado		1,401:552$599	
Deduzindo a importancia do material vendido de uma casa		300$000	
		1,401:252$599	
Por predios e terrenos neste semestre		24:793$250	1,426:045$849
DEPOSITO: Pelo material existente			26:409$730
COKE: Por 127 12/20 toneladas existentes			3:501$215
MOBILIA: Pela existente nas estações			9:215$660
ESTAÇÕES: a saber:			
da Côrte, no semestre passado	200:000$000		
Por melhoramentos neste semestre	35:007$613	235:007$613	
do Engenho novo, no semestre passado	10:000$000		
Por melhoramentos neste semestre	310$000	10:310$000	
da Cascadura, no semestre passado	10:000$000		
Por melhoramentos neste semestre	310$000	10:310$000	
de Maxambomba, no semestre passado	10:000$000		
Por melhoramentos neste semestre	310$000	10:310$000	
dos Queimados, no semestre passado	10:000$000		
Por melhoramentos neste semestre	310$000	10:310$000	
Imperial em construcção		16:000$000	292:247$613
TREM RODANTE			449:000$000
INSTRUMENTOS DE EXPLORAÇÃO			3:616$642
CAVALGADURAS. Por 21 animaes comprados			4:015$000
DESPEZAS DO EMPRESTIMO: Pela differença entre o valor real do emprestimo de Londres e o valor nominal do mesmo, proveniente do desconto, commissão e corretagem, considerada despezas do serviço do emprestimo para serem amortizadas semestralmente até total extincção			902:222$444
		Rs.	26,737:795$356

PASSIVO

CAPITAL: Representado por 60,000 acções de 200$000	12,000:000$000	
Realizado por emprestimo	12,666:666$666	24,666:666$666
EMPRESTIMO DE LONDRES: Pelo emprestimo nominal de Lb. 1,526,500 ao cambio de 27 d. representado por 15,265 apolices de Lb. 100	13,568:889$110	
Deduzindo o valor real levado ao capital	12,666:666$666	902:222$444
PREMIOS DE ACÇÕES		2:507$000
DIFFERENÇA DE CAMBIOS: Pelo lucro proveniente da differença do cambio de 27 d., a que se calculou a terça parte do capital levantado por emprestimo em Londres para o de 26 d. a que se passárão os fundos para o Rio de Janeiro	487:179$487	
Deduzindo por esta só vez o deficit que occorre no serviço do emprestimo no 1º semestre, na importancia de	148:182$650	338:996$837
VALORES DEPOSITADOS: Por 6 apolices da divida publica depositadas como fiança do escripturario desta companhia José Francisco de Macedo		6:000$000
1º DIVIDENDO: Resto a pagar		825$600
2º DITO: Idem		1:192$800
3º DITO: Idem		1:027$200
4º DITO: Idem		1:385$640
5º DITO: Idem		2:153$070
6º DITO: Idem		3:334$840
7º DITO: Importancia a pagar em Janeiro proximo		273:000$000
CAUÇÃO DOS EMPREITEIROS: Pela de 20 % do valor do serviço feito na 2ª secção pelos empreiteiros Roberts Harvey e C.	44:820$190	
Pela terça parte do valor do material e mão d'obra dos muros para cercar a via ferrea, feitos por Francisco Medina Celli	7:935$596	52:755$786
FUNDO DE RESERVA: Empregado em 260 acções	33:389$050	
Por empregar	5:130$728	(*) 38:519$778
JUROS DO EMPRESTIMO: Pelos juros de 4 1/2 % ao anno do capital nominal, relativos ao semestre do 1º de Junho ao 1º de Dezembro, e a commissão de 1 %, Lb. 34689, 14, 3		308:353$000
AMORTIZAÇÃO: Pelo fundo destinado a amortizar o dito emprestimo no semestre dito, Lb. 15, 185, 5, 9		134:980$333
CHARLES F. M. GARNETT: Pelo saldo a seu favor		1:588$239
GANHOS E PERDAS: Pelo saldo para dividir no semestre seguinte		2:286$123
	Rs.	26,737:795$356

(*) O fundo de reserva compõe-se das seguintes parcellas:

Do fundo existente no ultimo semestre	31:754$132
Do 6º dividendo das 160 acções	710$400
Dos juros vencidos no Banco Mauá	55$246
Do fundo correspondente a este semestre	6:000$000
Rs.	38:519$778

S. E. e O. — Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1858. — O guarda-livros e chefe da contabilidade, JOSÉ TORQUATO DE FARIA.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS NO SEMESTRE DE JULHO A DEZEMBRO DE 1858

DEBITO

CUSTEIO DA ESTRADA: Pelas despezas respectivas		112:924$788
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Por 1/8 das despezas até Outubro correspondente á 8 leguas da linha aberta ao tranzito	2:100$945	
Por 6 4/10 das ditas, de Novembro até hoje, correspondentes as 10 leguas dito dito	1:734$942	3:835$887
INAUGURAÇÃO: Pelas despezas d'esta solemnidade no semestre passado		28:417$950
DIVIDENDO: Pelo 7º correspondente a 60.000 acções		273:000$000
JUROS DO EMPRESTIMO: Pelos correspondentes a 4 1/2 % ao anno do capital nominal de Lb. 1.526.500, e 1 % para a commissão do pagamento dos mesmos, contadas de 1º de junho a 1 do corrente, Lb. 34.689.14.3 a 27 d.		308:353$000
AMORTIZAÇÃO: Pelos fundos destinados a amortizar o dito emprestimo no dito semestre, Lb. 15185.5.9 a 27 d.		134:980$333
GOVERNO IMPERIAL: Pelo rendimento liquido a deduzir da garantia de juros		363:583$554
DIFFERENÇA DE CAMBIOS: Pelo lucro proveniente da differença entre o cambio de 27 d., pelo qual se fez a reducção da 1/3 parte do capital para ser levantada por emprestimo, e o de 26 d. por que forão passados os fundos para o Rio de Janeiro, deduzida a quantia necessaria por uma só vez, para supprir o deficit que occorre no serviço do emprestimo no 1º semestre, ficando equiparado a premios de acções o excesso de		338:996$837
FUNDO DE RESERVA: Pela quota correspondente a 1/10 % ao anno do capital emittido		6:000$000
SALDO: para dividir no semestre seguinte		2:286$123
	Rs.	1,572:378$472

CREDITO

SALDO indivisivel do semestre passado		42$289
GOVERNO PROVINCIAL: Pelos juros garantidos de 2 % do capital realizado por acções		78:641$095
GOVERNO IMPERIAL: Pelos juros de 5 % dito dito	196:602$739	
Pelos juros de 7 % do capital realisado por emprestimo de Londres	295:150$683	491:753$422
N. M. ROTSCHILD & SONS: Pelo saldo que figurava a seu favor por differença de cambios		487:179$487
RENDIMENTO DA ESTRADA, a saber:		
Em passagens	109:846$710	
Em fretes	113:116$175	
Em armazenagens	663$855	
Em multas	296$000	223:922$740
RENDA DE PREDIOS E TERRENOS: Pelo liquido da renda cobrada		3:798$846
JUROS, a saber:		
Pelos vencidos no Banco do Brazil	22:577$723	
Idem no Banco Mauá, Mac-Gregor e C.	263:926$385	
Idem na mesma casa em Londres	536$485	287:040$593
	Rs.	1,572:37[illegible]

S. E. e O. — Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1858. — O [illegible]

APPENSO AO RELATORIO

Sua Magestade o Imperador, attendendo ao que representou a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, ha por bem approvar a tabella provisoria junta, fixando os preços para passageiros nos carros da mesma companhia de 1ª e 2ª classe, com as disposições que na dita tabella se contém; ficando assim alterada a disposição do art. 15 da que foi approvada por portaria de 26 de Junho do corrente anno.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de Outubro de 1858. — *Marquez de Olinda.*

Conforme. — *Fausto Augusto de Aguiar.*

TABELLA de preços para os viajantes calçados.

DESTINO	Côrte		Engenho-Novo		Cascadura		Sapopemba		Maxambomba		Queimados		Belém	
PROCEDENCIA	1.ª	2.ª	1.ª	2.ª	1.ª	2.ª	1.ª	2.ª	1.ª	2.ª	1.ª	2.ª	1.ª	2.ª
Côrte	......	......	800	600	1200	1000	2000	1500	2500	2000	4000	3000	5000	4000
Engenho-Novo ..	800	600	......	......	700	500	1200	1000	2000	1500	3000	2500	4500	3500
Cascadura	1200	1000	700	500	......	......	700	500	1200	1000	2500	2000	3500	3000
Sapopemba	2000	1500	1200	1000	700	500	.....	......	700	500	2000	1500	3000	2500
Maxambomba ...	2500	2000	2000	1500	1200	1000	700	500	......	......	1200	1000	2500	2000
Queimados	4000	3000	3000	2500	2500	2000	2000	1500	1200	1000	......	......	1200	1000
Belém	5000	4000	4500	3500	4000	3000	3000	2500	2500	2000	1200	1000	......	......

OBSERVAÇÕES. — 1.ª Todas as pessoas calçadas tomaráõ lugar na primeira ou na segunda classe, com assentos de almofada ou de palhinha, e ambas com vidraças que se possão abrir para arejar os carros, e pagarão os preços constantes da tabella annexa. 2.ª Havendo novos pontos de parada, serão reguladas as passagens a não mais de 500 rs. por legua as da primeira classe, e de 400 rs. as de segunda. 3.ª Nos carros de terceira classe, abertos e com assentos de madeira, ninguem póde ser admittido senão as pessoas descalças.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de Outubro de 1858. — *Marquez de Olinda.* Conforme, *Fausto Augusto de Aguiar.*

Inspectoria geral da estrada de ferro de D. Pedro II, em 4 de Janeiro de 1859. — Illms. e Exms. Srs. directores. — Na terça-feira 30 do passado sahi da estação da côrte com tenção de percorrer a estrada até Belém, afim de verificar os estragos causados pela forte chuva que tem havido por alguns dias, e em seguida apresento o resultado de minhas observações.

"Da cidade até o córte de Nazareth, em uma distancia de 16 milhas, não occorreu estrago algum que valha a pena mencionar-se, e a estrada estava toda em bom estado. Neste córte, porém, uma porção de terra tinha cahido sobre os trilhos, embaraçando assim os ditos trilhos e entupindo as vallas; além de uma grande parte do córte que estava rachado e ameaçava cahir. Eu tive razão de recear grandes trabalhos neste lugar se as chuvas continuassem. Este lugar tem sido sempre considerado como o mais trabalhoso de toda a estrada, tendo-se continuamente conservado as vallas abertas, empregando-se toda a precaução para impedir que corressem os taludes deste córte, o qual póde para o futuro dar-nos muito trabalho.

"Deste lugar até á Cachoeira, na distancia de duas milhas, a estrada estava em bom estado, tendo os aterros sido cuidadosamente reparados no ponto em que fomos obrigados a abandonar a locomotiva na tarde de 26 do passado, em consequencia das aguas terem-se precipitado através da estrada depois que passámos para cima, o que nos cortou a retirada.

"Na Cachoeira, devido ao baixo nivel dos aterros e ao pequeno espaço que para o esgoto das aguas offerecem as pontes, as aguas que inundarão as terras baixas que cercão a casa do Sr. visconde de Bomfim neste lugar tinhão rompido através da estrada, formando um continuo lençol por mais de uma milha, levando uma grande porção de lastro de arêa e deixando em muitos lugares os trilhos suspensos um a dous palmos acima do leito existente da estrada.

"Na occasião da minha primeira visita em 26 do passado a agua ainda corria por cima dos trilhos em muitos lugares deste aterro. O lastro e a terra que calçavão os pegões da ponte pequena forão levados pelas aguas pouco acima da Cachoeira, isto é, a segunda ponte antes de chegar á Maxambomba. O boeiro aberto logo abaixo de Maxambomba, que tinha sido damnificado pela enchente antecedente e concertado pelo Sr. Bayliss, damnificou-se de novo, ficando inutilisado o concerto.

"Entre Maxambomba e Queimados vi a extremidade de um boeiro desguarnecida pelas chuvas, e isto perto de um aterro de tres milhas e meia; acima do lugar que agora mencionei tinha igualmente havido algum damno, por terem as aguas levado o aterro do córte de Santa Anna, e parte do alto declive do morro das Moendas tinha corrido, o que se suppunha ameaçaria perigo se as chuvas continuassem. Cerca de uma milha além dos Queimados o aterro ficou completamente desmoronado; neste lugar deveria haver um boeiro logo abaixo da ponte que fica deste lado da estação de Queimados; uma extensão de tres trilhos ficou sem lastro, e um dos pegões da ponte alguma cousa rachado e damnificado. Entre a ponte e a estação o lastro foi levado em uma extensão de oito trilhos.

"Entre Queimados e Belém a estrada está em bom estado até o aterro dos Caramujos . Através deste aterro a agua tinha rebentado em cinco lugares abaixo da ponte e dous acima, fazendo aberturas que regulavão de 35 a 45 palmos de largo e 7 a 9 de profundidade abaixo dos trilhos, pelos quaes ainda corria.

"A ponte dos Caramujos estava pouco mais ou menos no mesmo estado que antes da enchente, sendo o nivel da cheia dous palmos abaixo dos trilhos.

"No correr de todo o aterro de S. Pedro a agua passava por cima em diversos lugares, mas não havia produzido excavação alguma grande.

"A maior differença do nivel da agua de ambos os lados da estrada era de tres a quatro palmos.

"Da ponte de S. Pedro removemos uma arvore de 12 pollegadas de diametro, que tinha ficado sobre os trilhos depois do rebaixamento das aguas, que mostravão ter subido dous palmos e meio acima do nivel do aterro.

"As aguas na estação já tinhão descido tanto que ficavão um palmo abaixo da superficie dos trilhos, isto na estação de Belém, e bem assim na ponte de S. Pedro.

"Dos factos acima expostos facilmente se conclue que os aterros na Cachoeira, Caramujos e em S. Pedro são muito baixos e estão feitos com poucos esgotos para poderem resistir a enchentes como a que acabamos de presenciar.

"Deos guarde a V. Ex.

"*W. S. Ellison,* inspector-geral."

NOMES.	EMPREGOS	VENCIMENTO ANNUAL
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	Secret. da comp....	3:400$000
	Guarda-livros	4:000$000
Luiz Alves da Silva Porto	Contador	3:000$000
José Torquato de Faria	Escripturario	1:600$000
Antº Francisco Fontes de Bustamante Sá...	Continuo	1:000$000
José Timotheo da Costa		
Francisco Thomaz de Aquino		
CORPO DE ENGENHEIROS. (*)		
....	Engenh. em chefe..	....
Andrew Ellison Junior	1º ajud. do engenh.	10:000$000
Theodoro Moreno	Ajudante do dito...	7:560$000
J. Lainson	Dito	3:600$000
R. Morton	Dito	3:360$000
J. G. Me[illegible]m Junior	Dito	3.360$000
N. Bennaton	Dito	1.200$000
C. A. Morsing	Dito	1:200$000
G. W. Harrah	Dito	1:200$000
Robert A. Hamersham	Desenhador	2:880$000
PESSOAL DO TRAFEGO		
Capitão Horacio da Gama Moret	Inspect. geral int..	£ 840
Capitão Miguel Antº. João Rangel Vasc...	Eng. emp. na 1ª s.	3:168$000
José Gabriel da Costa Itajahy	Ajudante do dito..	1:200$000
ESTAÇÃO DA CÔRTE		
Ricardo Julio Duval	Agente	3:600$000
Antonio José Trench	Ajudante do dito...	2:800$000
Carlos Maria Cesario da Rosa	Fiel	2:000$000
José Galdino de Castro	Dito	2:000$000
José Francisco de Macedo	Escripturario	1:600$000
Francisco da Veiga Abreu	Conferente	1:200$000
Gregorio Gonçalves da Silva	Dito	1:200$000
ESTAÇÃO DO ENGENHO-NOVO		
Joaquim Carlos Niemeyer	Agente	2:000$000
José Joaquim da Cunha e Silva	Fiel	1:500$000
ESTAÇÃO DE CASCADURA		
Valerio Pereira de Carvalho	Agente	2:000$000
Antonio Julio Gordilho da Silva Valente...	Fiel	1:500$000

(*) Tem mais 120$ por mez para [illegible]medoria.

NOMES	EMPREGOS	VENCIMENTO ANNUAL
ESTAÇÃO DE MAXAMBOMBA		
Antonio Martins da Costa	Agente	2:000$000
Moysés Barbosa dos Santos	Fiel	1:500$000
ESTAÇÃO DE QUEIMADOS		
Serve interinamente o fiel do Eng. Novo...	Agente	2:000$000
Dito dito o conferente G. Gonç. da Silva...	Fiel	1:500$000
ESTAÇÃO DE BELÉM		
Candido Carvalho de Souza	Agente	3:200$000
Rodrigo Pinto Navarro de Andıade	Ajudant. do agent..	2:400$000
Antonio Maria Valladares	Fiel	1:800$000
Augusto Manoel Gonçalves	Dito	1:800$000
PESSOAL DOS TRENS		
Henrique Langdom	Chefe de trem	2:000$000
José de Oliveira	Dito	2:000$000
Joaquim da Costa Passos	Dito	2:000$000
Joaquim José dos Reis	Ajudante de dito...	1:095$000
Adelino Maria Velho	Dito	1:095$000
Joaquim Agostinho da Silva Rocha	Dito	1:095$000
E. E. Slade	Machinista	2:555$000
Antonio da Silva	Dito	1:460$000
Urbain Rebolton	Dito	1:825$000
Manoel dos Santos Gomes	Dito	1:460$000
Philippe Maria Guim	Dito	2:190$000
Alexandre Hanna	Dito	2:190$000
John Nicólas	Dito	1:460$000
Antonio José de Almeida	Foguista	811$030
Antonio Queiroz	Dito	811$030
Le Roy Belcher	Dito	912$500
Antonio Joaquim Fernandes	Dito	912$500
Bento José Lordello	Dito	811$030
Henrique Telles	Dito	811$030
Antonio Barbosa	Dito	730$000
Joaquim Loureiro	Dito	811$030
Venancio das Neves	Dito	637$000

N. B. Além dos empregados acima mencionados, ha mais 30 guardas da linha, 32 operarios na repartição dos carros, machinas, etc.; 10 empregados nos freios e bagagens, 18 na conservação do trem rodante, e 135 trabalhadores na conservação da linha e em outros misteres.

N. 1. BALANÇO DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, EM 30 DE JUNHO DE 1859

ACTIVO

Accionistas: Por 60,000 acções emittidas		12,000:000$000	
Entradas realisadas		7,800:000$000	4,200:000$000
Mauá Mac-Gregor e C.: Pelos fundos existentes neste Banco		10,048:842$887	
Por 6 apolices depositadas		60:000$000	10,054:842$887
Governo Provincial: Pelos juros garantidos de 2 % do capital realisado por acções relativos a este semestre			77:358$904
Governo Imperial: Pelo saldo do semestre passado		1.420:477$567	
Pelos juros garantidos de 5 % do capital realisado por acções relativos a este semestre	193:397$260		
Idem idem de 7 % do capital realisado pelo emprestimo de Londres	439:689$497		
	633:086$757		
Deduzindo o rendimento liquido deste semestre	359:911$252	273:175$505	1,693:653$072
Emprestimo á Provincia: Pelo emprestimo feito á Provincia do Rio de Janeiro, desde 31 de Dezembro proximo passado até esta data		1,300:000$000	
Pelos juros vencidos idem		29:723$285	1,329:723$285
Caixa: Pelo saldo existente			5:672$493
Mauá Mac-Gregor e C., de Londres: Pelo saldo a nossa favor, Lb. 1.9.9			14$570
Fretes a cobrar: Pelos fretes das mercadorias existentes nos armazens, a receber na entrega das mesmas			1:431$721
W. H. Clark (Agente em Londres): Saldo a nosso favor Lb. 1699.16.0			17:533$224
L. Hollinsworth (de Boston): Pelos fundos em seu poder para remessa de material encommendado			4:649$906
Roberts Harvey e C. (Empreiteiros da 2ª secção) A saber:			
Pelo saldo do valor das Machinas que comprárão		6:196$960	
Pelo emprestimo que se lhe fez em 21 de Maio p. p.		100:000$000	
Pelos juros vencidos, daquella data até hoje		666$660	106:863$620
Custo da estrada: Até o semestre passado		5,394:497$581	
Deduzindo o valor da Estação de Belem, e de duas locomotivas vindas d'Inglaterra (menos o frete e seguro), englobado nesta verba, que passa a ser representado por seus respectivos titulos		89:459$726	
		5,305:037$855	
1ª Secção: Pagamento a Edward Price pela conta das obras extraordinarias, feita a deducção de 20:000$000, convencionada no ajuste de contas	85:600$000		
Pagamento dos terrenos occupados nas Fazendas de S. Matheus e Cachoeira, e indemnisação de plantações, etc., etc.	18:000$000		
Pagamento em Inglaterra por uma consulta a Mr. Stephenson	197$647		
	103:797$647		
Indemnisação feita á Companhia por Francisco Medina Celi, por muros feitos por elle na via ferrea, que se destruirão	356$860	103:440$787	
2ª Secção: Pelo serviço feito pelos empreiteiros até Maio proximo passado	371:193$410		
Por obras extraordinarias	5:466$000		
Por indemnisação de cafezaes do alto da Serra	2:000$000		
Pelo adiantamento feito a N. Fairburn & Son de Londres, para uma ponte de ferro encommendada	10:212$765	388:872$175	5,797:350$817
Explorações e Estudos: Até o semestre passado		222:724$339	
Neste semestre: Gratificação ao Engenheiro em Chefe	9:465$315		
Folha dos Engenheiros e Auxiliares	12:944$538		
Féria de trabalhadores, comedorias dos Engenheiros, despezas de viagem, sustento de animaes, etc., etc.	23:612$728	46:022$581	268:746$920
Administração Central: Até o semestre passado		122:008$169	
Neste semestre, por 54/64 das despezas de Janeiro até hoje correspondentes as 54 leguas por construir		28:841$877	150:850$046
Acções da Companhia: Por 310 acções que representão fundo de reserva			39:691$550
Proprios da Companhia: Até o semestre passado		1,426:045$849	
Pelos terrenos e casa em S. Diogo comprados a E. Price	86:803$600		
Por desapropriações neste semestre	20:157$258	106:960$858	1,533:006$707
Officinas: Pelas existentes em S. Diogo			45:250$000
Deposito: Pelo material existente			117:060$674
Coke: Por 20 toneladas existentes			1:160$000
Mobilia: Pela existente nas estações			10:136$800
Estação da Côrte: No semestre passado		235:007$613	
Por melhoramentos neste semestre		24:794$482	259:802$095
» do Engenho Novo			10:310$000
» da Cascadura			10:310$000
» de Maxambomba			10:310$000
» dos Queimados			10:310$000
» de Belém			50:000$000
» Imperial (em construcção)			20:000$000
Trem rodante: Até o semestre passado		449:000$000	
Pelo augmento neste semestre		160:594$536	60:594$536
Instrumento de exploração			4:454$917
Utensilios de conservação da Estrada			7:568$000
Cavalgaduras: Por 27 animaes			5:075$000
Despezas do Emprestimo			902:222$444
		Rs.	27,354:954$188

PASSIVO

Capital: Representado por 60,000 acções	12,000:000$000	
Realisado pelo emprestimo de Londres	12,666:666$666	24,666:666$666
Emprestimo de Londres: Pelo emprestimo nominal de Lb. 1526.500 ao cambio de 27 ds., representado por 15,265 apolices de Lb. 100	13,568:889$110	
Deduzido o valor real levado a capital	12,666:666$666	902:222$444
Premio de acções		2:507$000
Differença de cambios: Pelo lucro na passagem dos fundos do emprestimo para o Rio de Janeiro		338:996$837
Valores depositados: Por 6 apolices da divida publica, como fiança do escripturario J. F. de Macedo		6:000$000
1º dividendo: Resto a pagar		710$400
2º dito: Idem		426$000
3º dito: Idem		577$800
4º dito: Idem		808$290
5º dito: Idem		917$910
6º dito: Idem		1:230$280
7º dito: Idem		2:402$400
8º dito: A pagar em Julho proximo		273:000$000
Letras a pagar: Pelas que estão a vencer		101:644$654
Caução dos empreiteiros: Até o semestre passado	52:755$786	
Deduzindo a importancia entregue a F. M. Celi, na rescisão do seu contracto	7:935$596	
	44:820$190	
Pela caução de 20 % do valor do serviço feito até Maio proximo passado pelos empreiteiros Robert Harvey & C.	74:238$682	119:058$872
Fundo de reserva: Empregado em 310 acções	39:691$550	
Por empregar	6:021$968	45:713$518
Juros do emprestimo: Pelos juros de 4 1/2 % ao anno do capital nominal relativos ao semestre do 1º de Junho a 1º de Dezembro proximo passado, e a commissão de 1 %, Lb. 34.689.14.3	308:353$000	
Idem idem do 1º de Dezembro ao 1º do corrente	308:353$000	616:706$000
Amortisação: Pelo fundo destinado a amortisar o emprestimo no semestre passado	134:980$333	
Idem idem idem neste semestre	131:336$467	266:316$830
Contracto de Cunha Guimarães & C.: Pelo que resta pagar por fornecimentos de coke até esta data		9:006$000
Ganhos e perdas: Pelo saldo indivisivel		42$287
	Rs.	27,354:954$188

O fundo de reserva compõe-se das seguintes parcellas:

Do fundo existente no ultimo semestre	38:519$778
Do 7º dividendo das 260 acções	1:183$000
Dos juros vencidos no banco Mauá	10$740
Do fundo correspondente a este semestre	6:000$000
Rs.	45:713$518

S. E. & O. — Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1859. O guarda livros, chefe da contabilidade, **José Torquato de Faria.**

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS, NO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1859

DEBITO

Costeio da Estrada. — Pelas despezas respectivas		241:187$419
Administração central. — Por 10/64 das despezas neste semestre correspondente as 10 leguas da linha aberta ao transito		5:326$273
Reclamações. — Pelas pagas a diversos por extravio e avaria de generos		7:526$368
Fundo de reserva. — Pela quota correspondente a 1/10 % ao anno do capital emittido		6:000$000
Dividendo. — Pelo 8º correspondente a 60,000 acções á razão de 4$550		273:000$000
Juros do Emprestimo. — Pelos correspondentes a 4 1/2 % ao anno do capital nominal de Lb. 1,526.500, e a commissão de 1 % do pagamento dos mesmos, contados de 1º de Dezembro a 1º do corrente	Lb. 34689,14,3	308:353$000
Amortisação. — Pelos fundos destinados a amortisar o emprestimo no dito semestre	Lb. 15,185,5,9	131:336$497
Governo Imperial. — Pelo rendimento liquido, a deduzir da garantia de juros		359:911$252
Saldo indivisivel		42$287
	Rs	1,332:683$096

CREDITO

Saldo por dividir no semestre passado		2:286$123
Producto da venda de baetas aproveitadas, que servirão na inauguração		978$000
Mauá Mac-Gregor & C., de Londres. — Por differença de cambios		987$162
Rendimento da estrada, a saber:		
Em passagens	112:498$034	
» fretes	149:269$603	
» armazenagem	1:842$725	
» multas	455$000	264:065$362
Renda de predios e terrenos. — Pelo liquido da renda cobrada		3:959$880
Juros. — Pelo saldo desta conta		349:960$908
Governo Provincial. — Pelos juros garantidos de 2 % do capital realisado por acções		77:358$904
Governo Imperial. — Pelos ditos de 5 % dito dito	193:397$260	
Pelos 7 % do capital realisado por emprestimo em Londres	439:689$497	633:086$757
	Rs.	1,333:683$096

S. E. & O. — Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1859. O guarda livros, chefe da contabilidade, **José Torquato da Silva.**